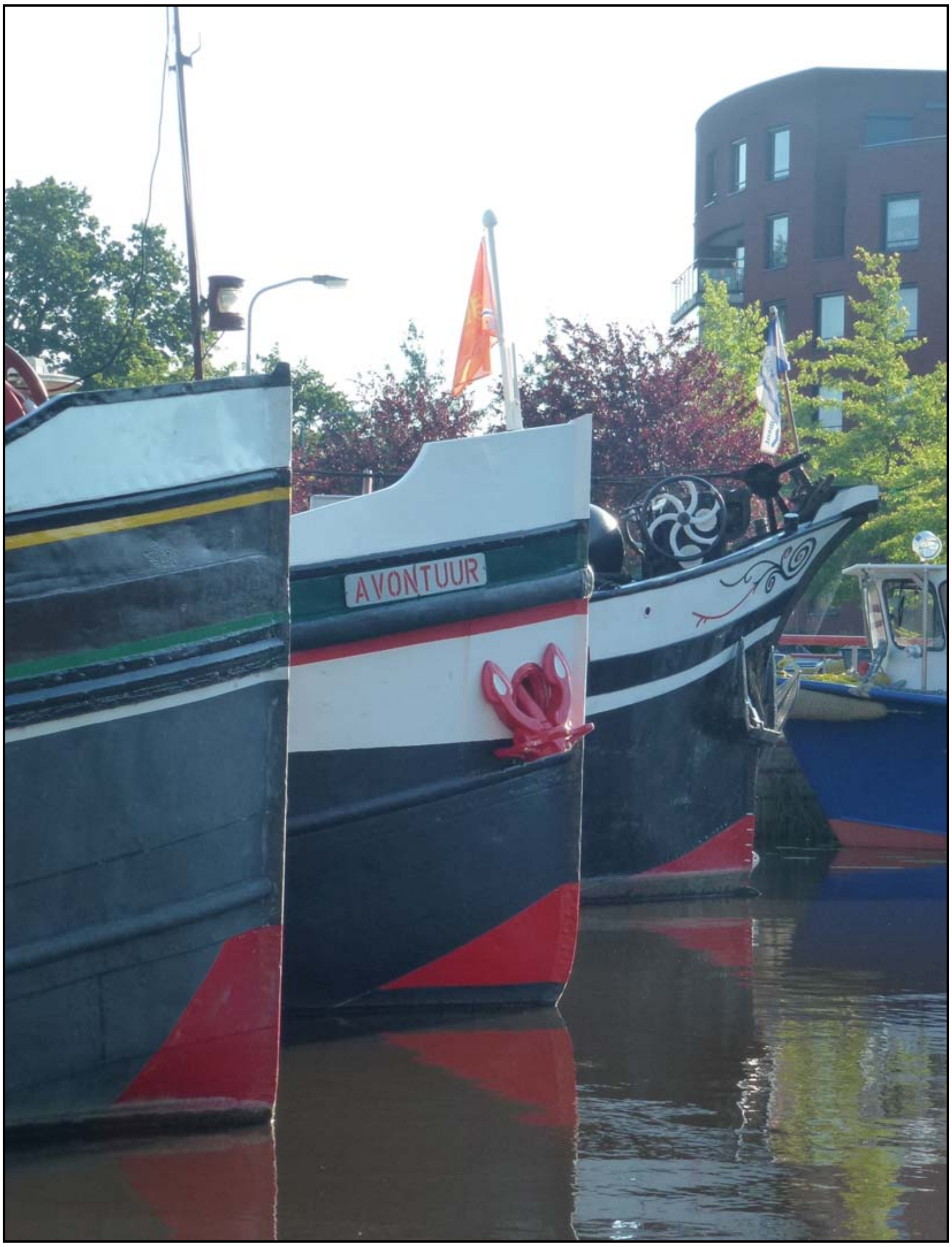


Foto: Janneke Bos

INFO 20M

Informatieblad grote pleziervaart

Nummer 84 December 2015

INFO 20M
Informatieblad grote pleziervaart

*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" is bedoeld voor eigenaren, schippers en andere betrokkenen van pleziervaartuigen langer dan 20 meter zoals:*
- voormalige binnenvaartschepen
- voormalige zeeschepen
- voormalige vissersschepen
- voormalige marineschepen
- voormalige sleep- en duwboten
- woonschepen
- als pleziervaartuig gebouwde schepen
*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" geeft aan deze doelgroep informatie over de nautische wetgeving en voorlichting omtrent (technische) installaties aan boord.*

ISSN: **1872-7824**

Initiatief: Henk Bos
Coverfoto: Janneke Bos
Vormgeving: Janneke Bos
Correctoren: Ge Bos Thoma, Simon J. de Waard en Janneke Bos
Aan dit nummer werkte mee: Janneke Bos (JB), Simon J. de Waard (SdW)

Productie en uitgever: Janneke Bos (Expertisebureau Bos) (c) 2006-2015
*Website: **http://www.xs4all.nl/~bosq***
*John F. Kennedylaan 207, 2285 AG Rijswijk ZH, Tel: 070-3943347, e-mail: **bds@xs4all.nl***

Verspreiding:
***Info 20M** wordt gratis via e-mail door de volgende organisaties verspreid:*
- de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
- de Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM)
- de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC)
- de Vereniging de Motorsleepboot (VDMS) en de Vereniging de Sleper (VDS)
- de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW)
- Zeekadetkorps Nederland (ZKK)
*Andere organisaties kunnen zich bij de uitgever melden. **Info 20M** is tevens te downloaden via de website.*

***Info 20M** is een voortzetting van de reeks voorlichtingsbladen genaamd **M3-blad** die in het tijdvak 1987 tot 1995 geschreven zijn voor Scouting groepen met een wachtschip (een voormalig binnenschip in gebruik als clubhuis). M3-blad nummer 1 t/m 20 zijn via de index op de website te downloaden (**http://www.xs4all.nl/~bds/m3-index.htm**). M3 blad nummer 21 is niet openbaar ivm auteursrechten.*

Voorwoord Info20m84

Aan het eind van het jaar worden er weer diverse publicaties bekend gesteld. Enkele daarvan heb ik in dit nummer verwerkt waarvan ik denk dat die voor de grote pleziervaart van belang zijn.

Het Binnenvaartpolitiereglement wordt per 1 januari 2016 gewijzigd. De Inland AIS wordt nu voor alle varende schepen van 20 meter of meer verplicht!

Het varen op gas wordt ook mogelijk gemaakt, daarvoor zijn speciale regels opgesteld.

Tot slot nog een discussie die al lang voortwoekert en waar maar geen einde aan komt. Het slepen van kleine schepen door kleine schepen. Er zit een "gat" tussen datgene dat de wetgever heeft bedoeld en hoe het in de wetgeving is verwoord. Dit geeft ruimte voor interpretaties waar de handhavers een andere mening over blijken te hebben dan degene die daar in de praktijk mee bezig zijn. Een probleem dat niet snel opgelost lijkt...

Ik wens u een goed, gezond en vredig 2016!

Janneke Bos, hoofdredacteur

Beëindiging lidmaatschap Scouting Nederland

In november 2015 heb ik mijn lidmaatschap van Scouting Nederland opgezegd, na 40 jaar lidmaatschap een hele stap. Na een "discussie" met het landelijk bestuur van Scouting Nederland, die vonden dat ik iets moest, heb ik daar uitgebreid over nagedacht, mijn eigen mening gevormd en dat verwoord. Dat werd mij niet in dank afgenomen.
Ik blijf echter trouw aan mijn eigen normen en waarden, hetgeen ik belangrijker vind dan klakkeloos iets opvolgen waar ik niet achter sta. Ik vind het onnodig uitgeven van belastinggeld en inzet van overheidspersoneel, iets om over na te denken en dat je daar verantwoord mee om gaat.

Ik zal mijn vrijwilligerswerk voor de (grote) pleziervaart in Nederland voortzetten via de LVBHB en de Federatie Varend Erfgoed Nederland (voorheen FONV).
Daarnaast zal ik voorlopig ook doorgaan met het Informatieblad en mijn website (www.xs4all.nl/~bosq).
Deze werkzaamheden doe ik echter al jaren niet meer "uit naam van" Scouting Nederland. Ze kunnen hierop meeliften, maar ik zal voortaan deze informatie niet meer rechtstreeks doorzetten naar sleutelposities binnen het waterwerk of landelijk bureau. Ik kan Scouts natuurlijk niet tegenhouden om rechtstreeks met mij contact op te nemen, of informatie te lezen op de diverse websites. (JB)

Inhoudsopgave

Beëindiging lidmaatschap Scouting Nederland 3
Oude papieren Klein Vaarbewijs per 1 januari 2016 niet meer geldig 4
Papieren vaarbewijs per 1 januari 2016 niet meer geldig 4
Afbakeningen en Nieuws onderwerpen Klein Vaarbewijs aangepast 4
Toetsmatrijs, Struikelblokken en Nieuws over onderwerpen aangepast 5
VAMEX overgeheveld naar CBR? 5
CWO Zeezeilen wordt CWO Jachtzeilen tidal 5
Theoretische Kust Navigatie nieuws 6
Mag het slepen van kleine schepen nog wel? 6
Slepen met een pleziervaartuigenverzekering 10
Binnenvaartpolitiereglement wijzigt per 1 januari 2016 10
Binnenvaart Politiereglement aangepast 11
Wijzigingen Binnenvaartpolitiereglement 11
Vaarwegkenmerken in Nederland en CEMT klassen 18
AIS verplichting Westerschelde per 1 januari 2016 18
Extra aandacht voor juiste identificaties in AIS 20
Wijziging van de regels voor de inbouw van een Inland AIS-apparaat vanaf 1 december 2015 21
Amendement vergoeding registratie marifoon verworpen 22
Registratie maritieme zenders 22
Brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu inzake scheepvaart 23
TNO rapport overgangstermijnen geluidnormen binnenvaart 23
Rapport Vervolgonderzoek Geluid Binnenvaartschepen 23
Toezeggingen AO Scheepvaart eisen aan de binnenvaart door de CCR 24
6 februari 2016 presentatie Certificaat van Onderzoek 25
Nederland succesvol voorzitter Centrale Commissie van de Rijnvaart 25
Balans van het Nederlands voorzitterschap van de CCR 2014-2015 26
LNG toegestaan als brandstof op de Rijn 28
LNG veiligheidsstudies gepubliceerd 29
Binnenvaart 3.0 - Het internet van schepen 29
Nieuwe Europese richtlijn pleziervaartuigen in 2016 30
Vrij beschikbare NEN normen 30
Impact Omgevingswet steeds duidelijker 31
Regel uw scheepseigendom goed bij het Kadaster 33
Blok biedt duidelijkheid over regelgeving woonboten 33
Varende woonschepen niet onder bouwregelgeving 33
Inzet FVEN over schepen en bouwwerken 34
Actie verlopen NRVM RVEN passen 34
Tijdelijke gratis inhaalslag Register Varend Erfgoed Nederland 35
Eerste Kamer aanvaardt Erfgoedwet 35
Minister complimenteert sector mobiel erfgoed 35
Minister OCW over het mobiel erfgoed 36
Groot middeleeuws zeil gevonden 37
IJsselkogge in januari 2016 naar Lelystad 37
Maritiem depot in Lelystad sluit in 2016 voor publiek 38
Maritiem Museum bepaalt koers voor varend erfgoed 38
Scheepsmodellen Maritiem Museum op Nederlandse postzegels 38
Proef voor behoud archeologisch erfgoed Texelse zeebodem 39
Rapport Monumenten inspiratiebron voor de natuur 39
Vaststelling Nationaal Waterplan 2016 2021 39
Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren 2016-2021 40
Vernieuwde Handboek Incidentbestrijding op het water gepresenteerd 41
HISWA vereniging over sloopboten: "Illegale dump inperken" 42
Koolmonoxide onderschat en onbegrepen gevaar 42

Oude papieren Klein Vaarbewijs per 1 januari 2016 niet meer geldig

Het papieren vaarbewijs dat werd afgegeven in de periode van 1982 t/m 2001 is inmiddels behoorlijk verouderd en fraudegevoelig. Omdat het document nog van papier is en geen foto bevat duiken vervalsingen nog steeds met enige regelmaat op. In overleg met het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de politie is daarom vorig jaar besloten alle nog in omloop zijnde papieren exemplaren van het Klein Vaarbewijs om te ruilen voor het huidige model op credit card formaat met foto. Vanaf 1 januari 2016 zal het papieren vaarbewijs niet langer geldig zijn als vaarbevoegdheidsbewijs.

Eind vorig jaar is begonnen met het aanschrijven van de meer dan 100.000 bij VAMEX bekende houders van een papieren vaarbewijs. Inmiddels hebben meer dan 70.000 hiervan hun vaarbewijs omgeruild. Iedereen die nog niet heeft omgeruild heeft nog tot het einde van het jaar de tijd om zijn of haar papieren vaarbewijs gratis om te ruilen. Vanaf 1 januari is het papieren vaarbewijs dan niet meer geldig en riskeert de houder een boete als nog met het oude exemplaar gevaren wordt.

Het nieuwe vaarbewijs is handzamer, veel minder fraudegevoelig en is tevens geschikt voor het buitenland (ICC). Bovendien staat er geen vervaldatum meer op vermeld, aangezien het vaarbewijs vanaf 1 juli 2014 onbeperkt geldig geworden is.

Bron: Vamex

Papieren vaarbewijs per 1 januari 2016 niet meer geldig

Vanaf begin jaren 80 van de vorige eeuw tot en met 2001 werd het Klein Vaarbewijs in Nederland afgegeven op papier. Tegenwoordig wordt het klein vaarbewijs afgegeven op een plastic kaart met pasfoto en een handtekening van de houder en is door het gebruik van beveiligingstechnieken niet fraudegevoelig. Bovendien is het nieuwe model internationaal en onbeperkt geldig. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft besloten de geldigheid van alle papieren exemplaren van het Klein Vaarbewijs per 1 januari 2016 te laten vervallen.

De afgifte van Klein Vaarbewijzen in Nederland is sinds 2009 van de ANWB overgegaan naar de Stichting Vamex, die ook de vaarexamens afneemt. VAMEX heeft inmiddels meer dan 100.000 houders van een papieren vaarbewijs aangeschreven en hen in de gelegenheid gesteld het oude vaarbewijs gratis om te ruilen voor een nieuw exemplaar op credit card formaat.

Inmiddels hebben meer dan 70.000 vaarbewijshouders hun oude papieren vaarbewijs omgeruild voor het nieuwe pasje. Iedereen die zijn oude vaarbewijs nog niet heeft omgeruild, heeft nog tot het einde van het jaar de tijd om via de website www.vamex.nl een aanvraag te doen voor de gratis omruil. Vanaf 1 januari is het papieren vaarbewijs dan niet meer geldig en riskeert de houder een boete als nog met het oude exemplaar gevaren wordt.

Het is overigens het document dat zijn geldigheid verliest. Uw recht op een klein vaarbewijs blijft bij goede gezondheid uw levenlang geldig. Dus ook na 1 januari 2016 kunt u uw oude vaarbewijs omwisselen voor een nieuw exemplaar. Alleen zat dat dan niet meer gratis zijn.

Bron: Vaarwijzer

Papieren vaarbewijs vanaf 1 januari niet meer geldig

Houders van een oud papieren vaarbewijs opgelet. Uw papieren vaarbewijs moet binnenkort ingewisseld worden voor een nieuw plastic model.

Vanaf begin jaren 80 van de vorige eeuw tot en met 2001 werd het Klein Vaarbewijs in Nederland afgegeven op papier. Dit vaarbewijs bevat geen pasfoto en de gegevens zijn vaak vervaagd door slijtage. Daardoor is het document altijd fraudegevoelig geweest en duiken er nog steeds met enige regelmaat vervalsingen op. In overleg met het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de politie is daarom besloten de geldigheid van alle papieren exemplaren van het Klein Vaarbewijs per 1 januari 2016 te laten vervallen.

De afgifte van Klein Vaarbewijzen in Nederland is sinds 2009 van de ANWB overgegaan naar de Stichting Vamex, die ook de vaarexamens afneemt. VAMEX heeft inmiddels meer dan 100.000 houders van een papieren vaarbewijs aangeschreven en hen in de gelegenheid gesteld het oude vaarbewijs gratis om te ruilen voor een nieuw exemplaar op credit card formaat. Het nieuwe vaarbewijspasje bevat een foto en een handtekening van de houder en is door het gebruik van beveiligingstechnieken niet fraudegevoelig. Bovendien is het nieuwe model internationaal en onbeperkt geldig.

Inmiddels hebben meer dan 70.000 vaarbewijshouders hun oude vaarbewijs omgeruild voor het nieuwe pasje. Iedereen die nog niet heeft omgeruild heeft nog tot het einde van het jaar de tijd om via www.vamex.nl een aanvraag te doen voor de gratis omruil. Vanaf 1 januari is het papieren vaarbewijs dan niet meer geldig en riskeert de houder een boete als nog met het oude exemplaar gevaren wordt.

Bron: Scheepspost

Afbakeningen en Nieuws onderwerpen Klein Vaarbewijs aangepast

Wat is er gewijzigd in de afbakeningen?
1. (KVB1 en KVB2) Naast een aantal inhoudelijke wijzigingen zijn in de nieuwe afbakeningen bij de taxonomie een aantal aanpassingen aangebracht daar waar het gaat om 'begrip' en 'toepassen'. Mede ook omdat er gestreefd wordt naar praktische toepassing van de examenstof. In overleg met de Examenkamer is besloten dat daar waar van toepassing de term 'toepassing' in plaats van 'begrip' te vermelden om eventueel misverstand te voorkomen. In de examenvragen voor het Klein Vaarbewijs is het verschil daartussen in de praktijk erg arbitrair.

2. (KVB1) Vragen over klein-vaarbewijsplicht hebben een relatie met de groot-vaarbewijsplicht. Door toevoeging van art.14 BVB kunnen examenvragen over de grens tussen groot vaarbewijs (art.14), beperkt groot vaarbewijs (art.15 dat al was opgenomen) en klein vaarbewijs (art.16) worden gesteld.
3. (KVB1) Ook het onderwerp 'vaarbewijsplicht voor sleepboten, duwboten en sleep-/duwboten' (al dan niet met een 'verklaring van de minister') kan daarbij aan de orde komen. Voor zover het onderwerp in zulke examenvragen nieuw is wordt dat eerst aangekondigd conform de afspraken in ons document "Nieuws over onderwerpen in de examenvragen KVB1 en KVB2'.
4. (KVB1) Artikel 1.08 is nieuw ingevoegd bij wijziging BPR in Stb.2015, 395 en is van belang voor schepen die bedrijfsmatig worden gebruikt (in dit verband: waarbij KVB voor de schipper voldoende is).
5. (KVB1) Artikel 1.10 lid 5 is nieuw ingevoegd bij wijziging BPR in Stb.2015, 395.
6. (KVB1) Artikel 7.03 lid 3 is nieuw ingevoegd bij wijziging BPR in Stb.2015, 395.
7. (KVB1) De kandidaat moet van alle reglementen weten waar ze gelden. Over de inhoud van SRKGT en SGRM en SRE-BVA worden geen vragen gesteld. Over de inhoud van SRW worden in het examen KVB2 vragen gesteld.

Bron: Vamex

Toetsmatrijs, Struikelblokken en Nieuws over onderwerpen aangepast

Per 1 oktober 2015 zijn er een aantal wijzigingen in de documenten:
- Struikelblokken Klein Vaarbewijs
- Nieuws over onderwerpen in de examenvragen Klein Vaarbewijs
- Toetsmatrijs Klein Vaarbewijs
U kunt de documenten ook downloaden of bekijken via https://www.vamex.nl/downloads.

Bron: Vamex

VAMEX overgeheveld naar CBR?

Al meer dan een decennium komt met regelmaat vanuit verschillende politieke invalshoeken de gedachte op om VAMEX onder te brengen bij het CBR. De achterliggende aanname is daarbij telkens dat een grote organisatie als het CBR de publieke taken professioneler en goedkoper zal kunnen uitvoeren dan een kleine en minder robuuste organisatie als VAMEX.

De minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) heeft nu op basis van een kabinetsbesluit besloten de VAMEX (*) geleidelijk te laten ingroeien in de CBR organisatie.
Dit besluit is nog geen definitief besluit.

Op 19 november 2015 heeft een delegatie van de partners binnen de VAMEX een overleg gehad met een hoge ambtenaar van het ministerie IenM om dit besluit aan te vechten. Natuurlijk waren de argumenten om dit besluit ten positieve te keren vooral gestoeld op de efficiency van de VAMEX-organisatie, de toegankelijkheid van de VAMEX, de kwaliteit van het examen, de geborgde continuïteit van de examenproducten en examenontwikkeling, het feit dat je direct na aflegging van het examen -bij goed resultaat natuurlijk- je het diploma in handen hebt en het draagvlak van de VAMEX onder de doelgroep.

Indien er een uitkomst van dit overleg te melden is, zal het Watersportverbond dit je vertellen.

(*) VAMEX staat voor Vaarbewijs- en Marifoonexamens en is de naam waaronder de Stichting VAMEX opereert. Deze stichting is opgericht door vier bonden (ANWB, Koninklijke Nederlandsche Motorboot Club, Nederlandse Waterski en Wakeboard Bond en Watersportverbond), die elk nauw betrokken zijn bij de pleziervaart en de veiligheid op het water.

Bron: Watersportverbond

CWO Zeezeilen wordt CWO Jachtzeilen tidal

De Commissie Watersport Opleidingen hanteert vanaf volgend jaar (2016) de nieuwe termen Jachtzeilen "non tidal" en Jachtzeilen "tidal".
Daarmee onstaat er een beter onderscheid tussen het oude Kajuitjachtzeilen en Zeezeilen.

De toevoeging Tidal maakt het onderscheid! Dat betekent dat u uw vaardigheden behaald op zee, het meer uitdagende getijdewater, nachtzeilen en de meer ingewikkelde havenaanlopen. Bij De Zeezeilers zeil je sowieso al op getijde water en de hogere eisen met bijbehorende "Tidal"-oefeningen. Dat sluit dus naadloos aan.

Als Nederlandse zeilschool zijn we aangesloten bij de CWO maar ook bij het Engelse certificering RYA.
Dat gaat niet vanzelf maar daarmee voldoen we aan hogere eisen voor de inrichting en opbouw van de opleiding, de oefeningen, instructeurs en de schepen. Als deelnemer hoeft het behalen van een niveau niet voorop te staan. Je zult wel jouw ervaring en de veiligheid op een hoger plan brengen. In elke cursus werk je aan ervaringsmijlen voor een CWO of RYA certificaat. Beide partijen worden erkend door verhuurbedrijven in Nederland en Zuid Europa.

De RYA is het Engelse certificeringssysteem van de Royal Yachting Association. De Zeezeilers zijn tevens een RYA Training Centre met instructeurs die daarvoor speciaal zijn opgeleid. De niveaus zijn vergelijkbaar met het CWO.
Je kan hiervan meeprofiteren en bij de Zeezeilers tevens aan RYA-certificaten werken. Zelfs later switchen of aanvullen met RYA modules. RYA zijn handig bij internationaal zeilen. Handig bij huren of je gaat met RYA-Yachtmaster Offshore op zak, professioneel varen op privé- of superjachten.
Bron: De Zeezeilers (van Marken)

Theoretische Kust Navigatie nieuws

Vernieuwd examenreglement
De examencommissie is hard bezig met het vernieuwen van het TKN examenreglement. Deze is van kracht vanaf 1 januari 2016 en dus ook van toepassing op het examen in april. Dit reglement zullen wij rondsturen in december met de resultaten van het december examen.

Verkort Examen opnieuw geïntroduceerd
Vanaf 2016 is er weer de mogelijkheid om een verkort examen Theoretische Kust Navigatie te doen. Dit examen is voor de bezitters van een Klein Vaarbewijs 2 (KVB2) en Groot Vaarbewijs 2 (GVB2).

De kennis en vaardigheden, vereist voor dit verkorte TKN-examen, zijn gelijk aan de kennis en vaardigheden vereist voor het reguliere TKN examen.
Het verkorte examen TKN duurt 2 uur en bestaat uit vragen waarvoor 50 punten te behalen zijn. De examenstof betreft de volledige exameneisen voor TKN waarbij de nadruk wordt gelegd op de stof die niet in het examen Klein Vaarbewijs 2 wordt getoetst.
Een kandidaat aan het verkorte examen TKN is geslaagd als hij van de te behalen 50 punten minimaal 28 punten heeft behaald. In alle andere gevallen is hij gezakt.
Er is geen mogelijkheid voor een herexamen.
De geslaagden voor het verkorte examen krijgen het reguliere TKN-certificaat.

Examendata
Het voorjaarsexamen staat gepland op zaterdag 16 april 2016 in Rotterdam (STC), Hoofddorp en Drachten.

Cursusmateriaal bestellen
Via www.mijnwatersportverbond.nl kan men de spullen bestellen die nodig zijn om zich voor te bereiden op het examen zoals o.a. een passers, plotters, leskaarten en lesboeken. Hier kan men zich ook inschrijven voor het examen.

Even voorstellen
De afgelopen periode is Wim Loots binnen het Watersportverbond verantwoordelijk geweest voor de TKN examens. Na lange tijd gaat Wim hier mee stoppen en zijn rol wordt over genomen door Bart van Roessel.
Bart is werkzaam bij het Watersportverbond als Coördinator Opleidingen en is naast TKN bezig met de opleidingen bij het Watersportverbond.

Samenstelling TKN examencommissie
De TKN examencommissie wordt versterkt met twee nieuwe leden Leen Oosterling en Eric Schepers. Jacqueline van Duinen is afgetreden als commissielid. Wij danken haar voor haar tijd en inzet voor de TKN examencommissie.

Meer informatie
Bij vragen en/ of opmerkingen kun je terecht bij Bart van Roessel, Coördinator Opleidingen of Denise Willaarts, Mederwerker Dienstverlening via opleidingen@watersportverbond.nl.
Bron: Watersportverbond

Mag het slepen van kleine schepen nog wel?

De afgelopen jaren heeft een (felle) discussie plaats gevonden tussen scheepseigenaren, handhavers en wetgevers rondom het slepen van kleine schepen.
Deze discussie heeft zich voor het grootste deel buiten uw gezichtsveld plaatsgevonden. Momenteel is de situatie veranderd. De handhaving is strikt in de leer geworden.
Er zijn inmiddels voornemens tot boete opleggingen gedaan, vooral in (de omgeving van) Amsterdam.
Deze boete opleggingen betreffen met name de kleine bedrijfsmatige vaart met kleine scheepjes die andere kleine scheepjes slepen of duwen. Echter in de huidige context heeft een ieder met een klein schip die een ander klein schip sleept of duwt last van dit verschil in interpretatie.

Enkele voorbeelden:
- een motorjacht van 11 meter dat een opblaasboot van 3 meter achter zich aan sleept
- een motorbootje met buitenboordmotor die enkele open zeilscheepjes van de zeilopleiding naar het meer sleept
- de KNRM die een pleziervaartuig sleept naar de haven (anders dan in nood zijnd en naar de dichtstbijzijnde haven)
De problematiek is onafhankelijk van het feit of het een particulier betreft, of bedrijfsmatig gebeurt, het schip van een vereniging is zoals Scouting of anderszins.
Iedereen die wel eens sleept of duwt krijgt hier mee te maken.


JB

Iedereen met een klein schip dat een ander klein schip sleept of duwt heeft, volgens de huidige wetgeving, een probleem indien:
- het schip dat sleept of duwt NIET in het bezit is van certificaat van onderzoek (CvO) voor sleep- of duwboten
- de schipper van het schip dat sleep of duwt NIET in het bezit is van een groot vaarbewijs
De kern van de discussie zit in de wetgeving zelf en hoe deze wordt geinterpreteerd. De consequenties voor 'wel of niet CvO' kun je één op één doortrekken naar 'KVB-plicht of GVB-plicht'.

De wetgeving rondom het slepen van kleine schepen

In de Binnenschepenwet (BSW, de voorganger van de Binnenvaartwet) ontstond veel discussie over 'bedrijfsmatig' varen. Vooral t.a.v. het meenemen van betalende gasten op een historisch vaartuig in beheer bij een stichting.
Maar ook of slepen/duwen al dan niet illegaal was.
Om beunhazerij tegen te gaan werd de Binnenschepenwet (BSW) in 2001 aangevuld met een definitie dat het varen

'bedrijfsmatig' plaats vond wanneer er een vergoeding tegenover stond, ook al was die vergoeding niet kostendekkend. Dit gebeurde overigens tegen het wetgevingsadvies van de Raad van State in
Door deze definitie kwam b.v. Scouting in de knel; er wordt immers contributie betaald voor het varen….
En jurisprudentie die volgde was niet eenduidig.

Binnenvaartwet artikel 1 lid 1 punt 3:
Artikel 1
1. In deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt, tenzij anders is bepaald, verstaan onder:
bedrijfsmatig vervoer:
1°. vervoer in de uitoefening van een bedrijf of beroep;
2°. vervoer van goederen, uitsluitend bestemd voor of afkomstig van de eigen onderneming; of
3°. slepen en duwen van schepen met sleep-, duw- en sleepduwboten;

Inmiddels stond de nieuwe Binnenvaartwet (BVW) op stapel. Daarin werd dat 'tegen vergoeding' geschrapt.
De wet kent een nieuwde definitie 'bedrijfsmatig'.
Zie art. 1 lid 1 BVW. Het punt 3 daarvan is van belang:

Zodra een sleepboot, sleepduwboot of duwboot een ander schip sleept of duwt is er sprake van bedrijfmatig varen. De gedachte was om hoog in te zetten en dan op details bepaalde dingen toe te staan. Dus als ik achter een motorjacht de eigen bijboot sleep vaar ik bedrijfsmatig (met alle gevolgen van dien). Want als ik sleep is mijn motorjacht formeel een 'sleepboot'. Zie maar in art. 1 BVB. Een sleepboot, sleepduwboot of duwboot is een schip dat is bestemd of wordt gebruikt om….

Binnenvaartbesluit artikel 1
Artikel 1
In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt, tenzij anders is bepaald, verstaan onder:
<u>duwboot</u>: schip dat is bestemd of wordt gebruikt voor het duwen van schepen en niet bestemd is voor het zelfstandig vervoeren van goederen;





<u>sleepboot:</u> schip dat is bestemd of wordt gebruikt voor het slepen van schepen en niet is bestemd voor het zelfstandig vervoeren van goederen;
<u>sleepduwboot</u>: schip dat is bestemd of wordt gebruikt voor het slepen of duwen van schepen en niet is bestemd voor het zelfstandig vervoeren van goederen;

Je kunt van alles willen wijzigingen in de lagere wetgeving (BVB of BVR): zolang art. 1 lid 1 pt. 3 BVW blijft staan is er geen discussie mogelijk. Slepen/duwen = bedrijfsmatig varen. Het enige gaatje in de wet is het 'langszij meenemen'.

Art. 7.7 BVR lid 3. Schippers van sleepboten, duwboten of sleepduwboten, zelf <20m, kunnen volstaan met KVB ipv GVB als ze los varen of een schip<20 m slepen, duwen of langszij meenemen (hier staat het wel compleet!).
Die vrijstelling kun je uitleggen alsof het ook slaat op pleziervaartuigen die…etc.

Binnenvaartregeling artikel 7.7 BVR lid 2 en 3
Artikel 7.7
2. De artikelen 14, eerste lid, en 15, eerste lid, van het besluit zijn niet van toepassing op schepen die in het kader van hulpverlening op zee of op de binnenwateren, dan wel in het kader van het oefenen voor die hulpverlening:
a. worden bestuurd door medewerkers van een reddingmaatschappij; of
b. dienen als sleepduwboot voor schepen met een lengte van meer dan 20 meter.
3. Artikel 14, eerste lid, onderdeel e, van het besluit is niet van toepassing op het voeren van sleepboten, duwboten of sleepduwboten met een lengte van minder dan 20 meter of het daarmee slepen, langszij vastgemaakt meevoeren of duwen van een schip met een lengte van minder dan 20 meter indien de schipper in het bezit is van een klein vaarbewijs.

Maar in de toelichting staat dat dit slaat op bedrijfsmatig slepen. Deze bepaling is (volgens de toelichting) speciaal gemaakt voor oeverwerkers/aannemers met klein spul.
Volgens een wetgevingsjurist valt pleziervaart daar juridisch ook onder, maar was het niet zo bedoeld.
Maar volgens art. 1 lid 1 pt. 3 BVW ben je als je sleept, etc. per definitie bedrijfsmatig bezig. Dus art. 7.7 lid 3 BVR kan alleen maar slaan op bedrijfsmatig slepen etc. want 'slepen, etc. = bedrijfsmatig'.

Binnenvaartbesluit artikel 6 onderdeel c punten 1, 2 en 3
Artikel 6
Voor de volgende categorieën van binnenschepen is een certificaat van onderzoek vereist:
a. binnenschepen met een lengte van ten minste 20 meter;
b. binnenschepen waarvoor het product van lengte, breedte en diepgang ten minste 100 m3 bedraagt;
c. sleepboten, duwboten of sleepduwboten, tenzij:
1°. ze niet onder de criteria genoemd in de onderdelen a of b vallen,
2°. ze blijkens een verklaring van Onze Minister uitsluitend worden gebruikt als pleziervaartuig,
en
3°. ze overeenkomstig de voorwaarden gesteld op die verklaring worden gebruikt;

Art. 6 BVB kan verkeerd worden uitgelegd. Er staat in dat artikel een dubbele ontkenning (…'tenzij ze niet'….). Onderdeel c punten 1, 2 en 3 zijn samen van toepassing door het woordje 'en' aan het slot van 2. Art. 6 BVB onderdeel a, b en c levert in samenhang op:
Alle schepen >20 m of meer dan 100m3 zijn CvO-plichtig. Elke sleepboot, duwboot of sleepduwboot is CvO-plichtig ook als ze kleiner zijn dan 20m c.q. 100m3.
Maar sleepboten etc. kleiner dan 20m c.q. 100m3 zijn niet CvO-plichtig als ze een 'verklaring-minister' hebben dat ze uitsluitend als pleziervaartuig worden gebruikt en zich houden aan de voorwaarden in die verklaring.

Er was een (oud) model 'verklaring-pleziervaartuig'. Daarin wordt de CvO-plicht uitgezonderd mits niet wordt gesleept. Het langszij meenemen staat daar niet in als voorwaarde. Maar het duwen ook niet! Je handelt niet in strijd met de 'verklaring-minister' als je een ander langszij meeneemt (of duwt) als dat in die 'verklaring-minister' niet wordt verboden.

Bij 'duwen' ben je wel bedrijfsmatig bezig en is het schip een duwboot (dat heeft andere consequenties). Bij langszij meenemen is zelfs dat niet het geval. Inmiddels is er een nieuwere verklaring namens de Minister waarin slepen en duwen wel verboden is; langszij meenemen niet……

In de verklaring die onder de BSW werd afgegeven mocht Scouting maximaal 12 open bootjes van maximaal 7 m lang slepen. Nu lijkt het ook toegestaan (althans niet verboden) dat Scouting met die verklaring een wachtschip door half Nederland sleept naar en van Nawaka. Dat is waarschijnlijk niet de bedoeling, maar wel het gevolg van deze formulering.

Grootste juridische hobbel: zolang in art. 1 lid 1 pt. 3 BVW staat wat er staat is 'iets' regelen voor slepen of duwen in de pleziervaart zinloos. Slepen/duwen in de pleziervaart bestaat volgens de wet niet. Soms is het recht krom...

Is er dan helemaal geen oplossing?

In de tijd van de BSW werden sleep- en duwboten gefaseerd CvO-plichtig. Op het laatst was de groep kleinste boten (met het minste motorvermogen) aan de beurt.
Het betrof vooral sleep- en duwboten in gebruik als pleziervaart.

De eigenaren wilden geen kosten maken voor keuring en CvO verstrekking. Toenmalige SI zat er niet op te wachten die grote groep te gaan keuren. En de handhaving vond dat beunhazerij moest worden voorkomen.

Het resultaat was dat er een 'ontheffing' kwam waarin stond dat ze geen CvO hoefden mits ze uitsluitend in de pleziervaart werden gebruikt en niet zouden slepen.
Voor Scouting gold de eerder hierboven vermelde clausule voor eigen kleine bootjes. Iedereen tevreden. Ja, maar de BSW kende helemaal geen mogelijkheid tot het geven van een ontheffing hiervoor. Als er ondanks zo'n 'nep-ontheffing' proces-verbaal zou worden opgemaakt wegens het ontbreken van CvO zou een rechter niet anders kunnen dan veroordelen.

In dezelfde 'geest' kun je nu een oplossing bedenken voor het probleem van vandaag de dag. Maatwerk dus.
De zeilschool, die met een hakkepuf aan het eind van de dag de zeilbootjes ophaalt, zou dat als beperking in z'n 'verklaring-minister' moeten hebben staan. Voor Scouting zou de clausule weer terug gebracht kunnen worden naar max. 12 open bootjes van max. 7 meter. Het slepen van een eigen bijboot of het op een zo kort mogelijk traject een accuut pechgeval slepen zou door de handhavers moeten worden gedoogd.

Deze oplossing werkt zolang alle neuzen dezelfde kant uit staan. Als er van een casus een punt wordt gemaakt duikt art. 1 lid 1 pt. 3 BVW op als spelbreker.

Tot slot: bij het afgeven van een 'verklaring-minister' waardoor o.g.v. art. 6c BVB geen CvO wordt vereist zou meteen duidelijkheid moeten worden verschaft over de vaarbewijsplicht voor een uitsluitend als pleziervaartuig gebruikte:
-sleepboot/duwboot/sleepduwboot < 15 m: geen vaarbewijs (art. 14 lid 4 BVB)
-sleepboot/duwboot/sleepduwboot 25 - 40 m: beperkt GVB (art. 15 lid 1b BVB), of voortvloeiend uit art. 7.8 BVR een GPB
-sleepboot/duwboot/sleepduwboot 15 - 25 m: klein vaarbewijs (art. 16c BVB)

Binnenvaartbesluit artikel 14 lid 4 BVB lid 1 en lid 4
Artikel 14
1. Een groot vaarbewijs is vereist voor het voeren van:
a. schepen met een lengte van ten minste 20 meter;
b. passagiersschepen;
c. veerponten die:
1°. zijn bestemd of worden gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan twaalf personen buiten de bemanningsleden, of
2°. Door middel van de eigen mechanische voortstuwingsmiddelen een snelheid van 30 kilometer per uur of meer ten opzichte van het water kunnen bereiken;
d. veerboten, of
e. sleepboten, duwboten of sleepduwboten.
4. Het eerste lid, onderdeel e, is niet van toepassing op

sleepboten, duwboten of sleepduwboten met een lengte van minder dan 15 meter, indien:
a. ze blijkens een verklaring van Onze Minister uitsluitend worden gebruikt als pleziervaartuig; en
b. ze overeenkomstig de voorwaarden gesteld op die verklaring worden gebruikt.

Art. 14, 15 en 16 BVB eist een verklaring. Het is dubieus of een verklaring die alleen maar o.g.v. art. 6c BVB is afgegeven voldoet aan de eis van art. 14, 15 en 16 BVB. En eerlijk is eerlijk: dan zou ook het hiaat van 'langszij meenemen' moeten worden gedicht door ook dat in de 'verklaring-minister' te verbieden. Ook als je niet in art. 1 lid 1 pt.3 BVW het 'langszij meenemen' bestempelt als 'bedrijfsmatig' dan kun je toch, door het op te nemen in de 'verklaring-minister', bereiken dat het hetzelfde gevolg heeft als slepen/duwen, n.l.: CvO verplicht en GVB verplicht.

<u>De handhaving op het slepen van kleine schepen</u>

De volgende tekst is afkomstig van de ILT zelf:

"Voorgenomen handhavingsbeleid ILT: Certificaatplicht sleep, duw en sleepboten

Juridisch kader

Het is verboden een schip te gebruiken zonder de vereiste geldige certificaten (art. 7 Bvw). In artikel 6 Bvb staat welke categorieën van schepen een certificaat moeten hebben. Sleep, duw en sleepduwboten (hierna sleepboten) staan onder c genoemd als categorie schepen die een certificaat moeten hebben. Uit de definitie van sleepboten volgt dat elk schip wat bestemd is of wordt gebruikt voor het slepen of duwen van schepen en niet bestemd is voor het zelfstandig vervoeren van goederen onder deze categorie valt. Dit betekent dat in principe ook sleepboten die worden gebruikt als pleziervaartuig een certificaat moeten hebben. De wetgever heeft voor deze pleziervaartuigen een vrijstelling voor opgenomen onder de voorwaarde dat de eigenaar een verklaring heeft van Onze Minister. Het in deze nieuwsbrief opgenomen handhavingsbeleid ziet uitsluitend op het bedrijfsmatig inzetten van sleepboten. Over het handhavingsbeleid aangaande de voor pleziervaart gebruikte sleepboten zal later worden gecommuniceerd.

Handhavingbeleid sleepboten (m.u.v. pleziervaart)
Ondanks het feit dat voor sleepboten al onder de richtlijn 82/714/EEG certificaatplicht bestond worden regelmatig sleepboten aangetroffen zonder certificaat. Dit is te verklaren vanuit het feit dat de bevoegde toezichthouders Binnenvaartwet op wateren controleren waar voorheen geen of nauwelijks inspecties plaatsvonden. Om eenduidig optreden te realiseren is het volgende handhavingbeleid van toepassing op sleepboten zonder certificaat van onderzoek:
- Aan sleepboten die worden aangetroffen op zone 3 of 4 welke niet in het bezit zijn van een certificaat wordt een last onder dwangsom opgelegd conform. De last houdt in dat het schip uitsluitend op zone 3 of 4 mag worden ingezet en binnen 3 maanden alsnog gecertificeerd moet zijn.
Dit betekent dat de dwangsom kan worden verbeurd als de



sleepboot wel wordt ingezet op zone 2 of na de hersteltermijn nog zonder certificaat wordt gebruikt.
Hiernaast wordt geen boeterapport aangezegd.
- Aan sleepboten op zone 2 die geen certificaat hebben wordt spoedeisende bestuursdwang aangezegd.
De bestuursdwang houdt in dat zij de sleepboot niet meer mogen gebruiken totdat deze is gecertificeerd.
Hiernaast wordt een boeterapport aangezegd.
Bij redding/bergingsacties zal een vaartuig door een ongecertificeerd schip naar de dichtstbijzijnde veilige plaats gebracht moeten worden ("thuisbrengen" is daarbij niet bedoeld!).
Daarvandaan zal het door gecertificeerde beroepsvaart naar een permanente plaats voor reparatie of opslag verplaatst moeten worden. De KNRM beschikt ook niet over schepen die geschikt zijn om andere vaartuigen bedrijfsmatig te verplaatsen."

De Il&T is voornemens, voorafgaande aan het verscherpte toezicht, dit handhavingsbeleid middels een media campagne bij de watersporter onder de aandacht brengen.

<u>De boetes die opgelegd kunnen worden</u>

Naast de ILT zijn Rijkswaterstaat, de havenbedrijven Amsterdam en Rotterdam, de Arbeidsinspectie, Provincie Fryslân, Groningen en Overijssel, gemeente Aalsmeer en Amsterdam en Waterschap Rivierenland aangewezen als toezichthouder voor de Binnenvaartwet. Zij controleren of de Binnenvaartwet wordt nageleefd. Wanneer sprake is van een overtreding die bestuurlijk beboetbaar is, dan maken zij een boeterapport op. Het Bureau Bestuurlijke Boete kan vervolgens een boete opleggen.

De op te leggen boetes staan in de boete catalogus. Hieronder enkele (mogelijk) van toepassing zijnde boetes:
Bedrijfsmatig vervoer van goederen of personen verrichten zonder dat het schip is voorzien van een geldig document tot toelating, € 500,- (toelating tot de markt)
Een bij categorie aangewezen schip gebruiken zonder het vereiste certificaat van onderzoek, € 1.250,-
Een binnenschip gebruiken in strijd met de van toepassing zijnde technische voorschriften, max. € 5.000,-
Een binnenschip gebruiken in strijd met de in het certificaat van onderzoek opgenomen voorschriften, max. € 5.000,-
Een schip gebruiken zonder geldige meetbrief, € 1.000,-
Als werkgever of gezagvoerder nalaten om tijdens de vaart voortdurend de minimumbemanning aan boord te hebben

op sleepboten of op sleepboten die havendiensten verrichten, voor elke schipper tekort, € 5.000,-, voor elke matroos motordrijver tekort, € 4.000,-, voor elke matroos tekort, € 3.000,-
Als werkgever of gezagvoerder nalaten dat het/de bemanningslid / -leden over de vereiste bekwaamheid beschikken, max. € 1.400,-
Een schip gebruiken waarvoor een groot vaarbewijs is vereist zonder dat aan de gezagvoerder een geldig groot vaarbewijs dan wel een gelijkwaardig document als bedoeld in artikel 25 lid 3 van de Bvw is afgegeven, € 1.500,-

Voor alle boetebedragen zie de Boetecatalogus Binnenvaartwet via https://www.ilent.nl/onderwerpen/transport/binnenvaart/bestuurlijke_boete/.

De acties die zijn ondernomen

Uiteraard zijn er vele gesprekken geweest met de wetgever (Ministerie van Infastructuur en Milieu) en de handhavers. Daarnaast zijn er diverse bedrijven, organisaties en verenigingen met elkaar in contact geweest om te komen tot een plan van aanpak. In eerste instantie zou er een brandbrief namens alle organisaties naar het Ministerie gestuurd worden. Later is dat gewijzigd in een brief namens een bedrijf naar het Ministerie. Of de andere organisaties/bedrijven ook een brief gestuurd hebben, is (nog) niet duidelijk.

Alle organisaties en bedrijven die zijn gecontacteerd erkennen wel dat er een gat (weeffout) zit tussen de huidige wetgeving, de bedoeling van die wetgeving, het voornemen van het Ministerie om die wetgeving aan te passen (maar dat is een lang traject als ook de Binnenvaartwet zelf moet worden aangepast), en het voornemen van ILT en de andere handhavers om volop in te zetten op de handhaving van de Binnenvaartwet en het slepen (en duwen) van kleine schepen. De hoop is dat de boete opleggingen voorlopig tot stilstand worden gebracht, de handhaving zich concentreert op de bedoeling van de wet en het Ministerie de tijd krijgt om de benodigde wet- en regelgeving aan te passen.

(JB, gebaseerd op diverse inbrengen)

Slepen met een pleziervaartuigenverzekering

Bij EOC komen steeds vaker verzoeken binnen van pleziervaartuigen die sleepklussen doen, maar alleen een pleziervaartverzekering hebben. Meestal zijn het voormalige beroepsvaartuigen die af en toe nog eens een betaalde sleep verrichten en dat ook willen verzekeren. Helaas is dat niet mogelijk onder een pleziervaardekking. Zelfs als de schepen wel gecertificeerd zijn voor sleepdiensten, kan dit niet worden verzekerd. Zodra er een vergoeding voor ontvangen wordt, is het beroepsmatig gebruik, waarbij de aansprakelijkheid anders ligt dan bij particulier gebruik van het vaartuig.

Wie beroepsmatig wil slepen of duwen is certificaatplichtig, tenzij er een verklaring van de minister is dat dat niet hoeft. Sleep- en duwbedrijven werken met leveringsvoorwaarden en spreken met de opdrachtgever af onder welke condities er gesleept of geduwd wordt. Daarmee wordt ook de aansprakelijkheid beperkt. Dit alles wordt niet gedaan als er sprake is van een pleziervaartuig dat een sleepdienst verricht. Als u vragen heeft kunt u altijd even bellen met onze afdeling Advies & Verkoop op 088 66 99 535.

Bron: EOC

Binnenvaartpolitiereglement (BPR) wijzigt per 1 januari 2016

Met ingang van 1 januari 2016 is er een groot aantal wijzigingen van kracht in het BPR. De wijzigingen hebben betrekking op zowel de beroeps- als de recreatievaart.
De belangrijkste wijzigingen in het BPR zijn:
- Compensatie beperking vrije uitzicht door lading mbv camera en radar is toegestaan.
- Gebruik reddingsvesten is verplicht voor bedrijfsmatige schepen.
- Inland AIS is nu ook verplicht op alle BPR wateren met een CEMT klasse van I of hoger.
- Spudpalen mogen alleen nog gebruikt worden waar dit specifiek is aangegeven. (Red: spudpalen = ankeren, als ankeren mag, mogen spudpalen ook gebruikt worden)
- Maximaal toegestane afmetingen zijn niet langer opgenomen
- Varen met Kitetender gelijkgesteld aan kitesurfen.
- Elektronische versie Handboek voor de marifonie toegestaan.
-Amfibievoertuig is nu voor vaarregels een klein schip
-Doorvaren bij gele lichten tijdens openen/sluiten bruggen toegestaan
- Standaard "mistsein" voor alle veerponten.
- Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl opgenomen.
- Ligplaats kan worden aangewezen voor een type schip.
- Verandering in verplichting bepaalde 'wal' te varen.

In https://staticresources.rijkswaterstaat.nl/binaries/Belangrijkste%20wijzigingen%20BPR%20per%201-1-2016_tcm21-72696.pdf zijn deze belangrijkste wijzigingen nader uitgewerkt.

Bron: Rijkswaterstaat


JB

Binnenvaart Politiereglement aangepast

Eerder schreven wij al over de voorgenomen wijzigingen in het Binnenvaart Politiereglement (BPR). Deze week werd bekend dat de vereiste handtekeningen zijn gezet en daarmee is de definitieve tekst van de wijzingen bekend.

De regels gaan in op een nader te bepalen tijdstip en na publicatie in de Staatscourant. Wanneer dat zal zijn is helaas nog niet bekend (Red: nu wel, 1 januari 2016).

De belangrijkste wijzigingen zijn in het kort:
- Nadere bepalingen over de stabiliteit van binnenvaartschepen.
- De verplichting om in bepaalde situaties een reddingsvest te dragen aan boord van binnenvaartschepen.
- Net als het BPR mag nu ook het Handboek voor Marifonie in de binnenvaart in digitale vorm aan boord zijn. Mits op ieder moment te raadplegen.
- Schepen, niet zijnde kleine schepen, die varen op zogenaamde CEMT I klasse vaarwegen of hoger moeten een AIS Transponder aan boord hebben en gebruiken.
- Kleine schepen die AIS gebruiken mogen alleen een daarvoor goedgekeurd systeem gebruiken.
- Het gebruik van spudpalen wordt nu geregeld.
- Diverse aanpassingen en correcties in de teksten van de vaarregels en bijlagen.

AIS en het gebruik van spudpalen staat in de exameneisen voor het examen Klein Vaarbewijs. Na het van kracht worden van de nieuwe regels kunt u daarover ook vragen op het examen verwachten.

Bron: Vaarwijzer

Wijzigingen Binnenvaartpolitiereglement

Besluit van 14 oktober 2015, houdende wijziging van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement, het Binnenvaartpolitiereglement en enkele andere besluiten in verband met een actualisering en enkele andere aanpassingen

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.
Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 3 juli 2015, nr. IenM/BSK-2015/126860, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;
Gelet op artikel 4, eerste, tweede en zevende lid, van de Scheepvaartverkeerswet;
De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 30 juli 2015, No. W14.15.0229/IV);
Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 9 oktober 2015, nr. IenM/BSK-2015/196415, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;
Hebben goedgevonden en verstaan:

De bijlage bij het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement, het Binnenvaartpolitiereglement (BPR), wordt als volgt gewijzigd:

(selectie van de artikelen, voor de gehele tekst zie https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/33450/stb-2015-395?resultIndex=1&sorttype=1&sortorder=4)

Artikel 1.01 wordt als volgt gewijzigd:
1. Onderdeel A, onder 4°, sub c, komt te luiden:
c. een veerpont die vaart op een vaarweg van klasse II of hoger, zoals vastgesteld door de Conférence Européenne des Ministres de Transport en opgenomen in de Richtlijnen vaarwegen zoals periodiek vast te stellen door de Minister van Infrastructuur en Milieu;
2. Aan onderdeel D, wordt onder vervanging van de punt aan het slot van 13° door een puntkomma het volgende subonderdeel toegevoegd:
14° CEMT-klasse:
door de Conférence Européenne des Ministres de Transport vastgestelde klassering van vaarwegen opgenomen in de Richtlijnen vaarwegen zoals periodiek vast te stellen door de Minister van Infrastructuur en Milieu.

Artikel 1.07, tweede lid, komt te luiden:
2. Een schip mag niet deelnemen aan de scheepvaart indien door de wijze van belading de stabiliteit in gevaar wordt gebracht.
Tijdens de vaart mag de lading het vrije uitzicht niet meer beperken dan tot 350 m voor het schip of het samenstel.
In afwijking van de vorige volzin, mag het vrije uitzicht bij het gelijktijdige gebruik van radar en camera-installaties tot 500 m voor de boeg worden beperkt, indien
a. door bedoelde hulpmiddelen het uitzicht van 350 m tot 500 m voor de boeg wordt gewaarborgd,
b. aan de eisen van artikel 6.32, eerste lid, wordt voldaan,
c. de radarantennes en de camera's aan de boeg van het schip zijn geïnstalleerd,
d. deze hulpmiddelen overeenkomstig artikel 7.02 van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn 1995 als geschikt erkend zijn.

Artikel 1.08 komt te luiden:
Artikel 1.08 Gebruik van reddingsvesten
1. De bemanningsleden en de andere personen aan boord van een schip bestemd voor bedrijfsmatig vervoer als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de Binnenvaartwet, moeten reddingsvesten dragen overeenkomstig artikel 10.05, tweede lid, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995, zoals opgenomen in bijlage 1.1 van de Binnenvaartregeling
a. bij het van of aan boord gaan, voor zover er gevaar voor in het water vallen bestaat,
b. bij het verblijven in de bijboot,
c. bij werkzaamheden buiten boord, dan wel
d. bij verblijf en werkzaamheden aan dekken in het gangboord, indien verschansingen van ten minste 90 cm hoogte niet aanwezig zijn of relingen niet doorlopend zijn geplaatst.
2. Werkzaamheden buiten boord mogen uitsluitend bij stilliggende schepen worden uitgevoerd en uitsluitend indien van de overige scheepvaart geen gevaar te verwachten valt.

Toelichting
Verplichting tot het dragen van een reddingsvest

(artikel 1.08 BPR)
Bij Besluit 2011-I-12 heeft de CCR artikel 1.08 van het Rijnvaartpolitiereglement aangevuld met een voorschrift van tijdelijke aard dat ertoe strekt dat een reddingvest moet worden gedragen in die situaties waarin er een risico bestaat om over boord te vallen. Bij besluit 2014-I-10 is de werking van deze bepalingen verlengd tot 30 november 2017. Met deze wijziging wordt de verplichting tot het dragen van een reddingsvest ook in het Binnenvaartpolitiereglement opgenomen (artikel II, onderdeel C). Naast de verplichting om in bepaalde situaties een reddingsvest te dragen bevat artikel 1.08 van het Rijnvaartpolitiereglement tevens technische voorschriften waarmee men beoogt te voorkomen dat bemanningsleden onbedoeld overboord vallen, zoals relingen en dergelijke. Deze voorschriften worden niet in het Binnenvaartpolitiereglement overgenomen. Reeds bij de totstandkoming van het Binnenvaartpolitiereglement in 1983 is besloten artikel 1.08 (Bouw, uitrusting en bemanning van een schip) van het Rijnvaartpolitiereglement niet over te nemen vanwege het technische karakter van deze bepaling. Destijds voorzag de Binnenschepenwet in dergelijke technische voorschriften en nu zijn deze in de regelgeving bij of krachtens de Binnenvaartwet opgenomen. Het is wenselijk dit onderscheid aan te houden en ook nu af te zien van de implementatie van dergelijke technische voorschriften in artikel 1.08 van het Binnenvaartpolitiereglement.

Aan artikel 1.10 wordt het volgende lid toegevoegd:
5. Het Handboek voor de marifonie in de binnenvaart, bedoeld in het eerste lid, onder e, dat via een elektronisch middel op ieder moment geraadpleegd kan worden, is eveneens toegestaan.

Toelichting artikel 1.10 BPR
Met de voorgestelde toevoeging aan artikel 1.10 is het tevens toegestaan het Handboek voor de marifonie in de binnenvaart op elektronische wijze aan boord beschikbaar te hebben.

Artikel 4.07 komt te luiden:
Artikel 4.07 Gebruik van en uitrusting met een Inland AIS apparaat.
1. Een schip dat vaart op een vaarweg van CEMT-klasse I of hoger, moet zijn uitgerust met een Inland AIS-apparaat als bedoeld in artikel 7.06, derde lid, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995. Het Inland AIS-apparaat moet goed functioneren.
De eerste volzin is niet van toepassing op de volgende schepen:
a. schepen van duwstellen en gekoppelde samenstellen, met uitzondering van het schip dat hoofdzakelijk voor het voortbewegen zorgt;
b. kleine schepen, met uitzondering van:
1° schepen van de politie die met een radarapparaat zijn uitgerust, en
2° schepen die van een certificaat overeenkomstig het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 of een krachtens dat reglement gelijkwaardig erkend certificaat zijn voorzien;
c. duwbakken en drijvende werktuigen zonder eigen mechanische middelen tot voortbeweging.
2. Het Inland AIS-apparaat moet permanent ingeschakeld zijn en de ingevoerde gegevens moeten op ieder moment met de werkelijke gegevens van het schip of samenstel overeenkomen.
De eerste volzin geldt niet,
a. indien de bevoegde autoriteit een uitzondering voor wateren die bouwkundig van het vaarwater zijn gescheiden, heeft toegestaan;
b. voor schepen van de politie, ingeval het verzenden van AIS-gegevens het uitvoeren van politieopdrachten in gevaar kan brengen;
c. voor schepen die stilliggen langs een vaarweg van CEMT-klasse II of lager,
Schepen bedoeld in het eerste lid, derde volzin, onderdeel a, moeten aan boord aanwezige Inland AIS-apparatuur uitschakelen, zolang deze schepen deel van het samenstel zijn.
3. Er moeten minstens de volgende gegevens overeenkomstig hoofdstuk 2 van de bijlage van Verordening (EG) nr. 415/2007 van de Commissie van 13 maart 2007 inzake de technische specificaties voor tracking- en tracingsystemen voor schepen overeenkomstig artikel 5 van Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PbEU L 105) worden gezonden:
a. User Identifier (Maritime Mobile Service Identity, MMSI, Radio Call Sign);
b. naam van het schip;
c. scheeps- of samensteltype;
d. Uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI) of, voor zeeschepen voor zover geen ENI werd toegekend, het IMO-nummer;
e. lengte over alles van het schip of het samenstel met een nauwkeurigheid van 0,1 m overeenkomstig bijlage 4;
f. breedte over alles van het schip of het samenstel met een nauwkeurigheid van 0,1 m overeenkomstig bijlage 4;
g. positie (WGS 84);
h. snelheid over de grond;
i. koers over de grond;
j. tijd van de elektronische positiebepaling;
k. vaarstatus overeenkomstig bijlage 4;
l. referentiepunt voor de positie-informatie op het schip met de nauwkeurigheid van 1 m overeenkomstig bijlage 4;
4. De schipper moet de volgende gegevens bij wijzigingen onmiddellijk actualiseren:
a. lengte over alles van het schip of het samenstel met een nauwkeurigheid van 0,1 m overeenkomstig bijlage 4;
b. breedte over alles van het schip of het samenstel met een nauwkeurigheid van 0,1 m overeenkomstig bijlage 4;
c. samensteltype;
d. vaarstatus overeenkomstig bijlage 4;
e. referentiepunt voor de positie-informatie op het schip met een nauwkeurigheid van 1 m 1999overeenkomstig bijlage 4.
5. Een klein schip dat AIS gebruikt, mag uitsluitend een Inland AIS-apparaat als bedoeld in artikel 7.06, derde lid, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995, een krachtens de IMO-voorschriften typegoedgekeurd AIS-apparaat van klasse A of een AIS-apparaat van klasse B gebruiken. AIS-apparatuur van klasse B moet aan de dienovereenkomstige eisen van Aanbeveling ITU-R.M 1371,

aan Richtlijn 1999/5/EG (R&TTE-richtlijn) en aan de internationale norm IEC 62287-1 of 2 (inclusief DSC kanaalmanagement) voldoen. Het AIS-apparaat moet goed functioneren en de in het AIS-apparaat ingevoerde gegevens moeten op ieder moment met de werkelijke gegevens van het schip of samenstel overeenkomen.
6. Een klein schip waaraan geen uniek Europees scheepsidentificatienummer is toegekend, hoeft de gegevens, bedoeld in het derde lid, onderdeel d, niet over te dragen.
7. Een varend klein schip dat AIS gebruikt, moet bovendien zijn uitgerust met een marifooninstallatie voor het schip-schip verkeer die goed functioneert en voor ontvangst is ingeschakeld.
8. Op de in bijlage 4 aangewezen vaarwegen mag een schip zijn uitgerust met een krachtens de IMO-voorschriften typegoedgekeurd AIS-apparaat van klasse A. Het AIS-apparaat van klasse A moet ingeschakeld zijn wanneer een schip niet is uitgerust met een Inland AIS-apparaat.
9. Ingeval een zeegaand schip is uitgerust met een Inland AIS-apparaat, is dit permanent ingeschakeld en zijn de leden 1, 2, 3 en 4 van overeenkomstige toepassing.

Toelichting verplichting om uitgerust te zijn met een Inland AIS-apparaat (artikel 4.07 BPR)

Daarnaast wordt in navolging van besluitvorming in de CCR en ter uitvoering van richtlijn 2005/44 van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PbEU L 255) in het Binnenvaartpolitiereglement in het nieuw in te vullen artikel 4.07 (artikel II, onderdeel F) de verplichting opgenomen dat schepen op vaarwegen van CEMT-klasse I en hoger uitgerust zijn met een zogenoemd Inland-AIS-apparaat en deze daadwerkelijk gebruiken.
Een Automatic Identification System is een uit de zeevaart afkomstig systeem, dat de positie en andere veiligheidsrelevante informatie over een schip automatisch aan andere schepen verzendt. Voor de binnenvaart is een zogenoemd Inland-AIS-apparaat (Inland-AIS) ontwikkeld. De eisen aan een Inland-AIS zijn gebaseerd op richtlijn 2005/44/EG. Op grond van deze richtlijn zijn lidstaten verplicht RIS aan te bieden met gebruikmaking van door de Commissie te beschrijven systemen. Met RIS maken de lidstaten het mogelijk geharmoniseerd en gestandaardiseerd informatie uit te wisselen op en rond het water ten behoeve van de veiligheid en efficiëntie van de scheepvaart. Verordening (EG) nr. 415/2007 van de Commissie van 13 maart 2007 inzake de technische specificaties voor tracking en tracingsystemen voor schepen overeenkomstig artikel 5 van Richtlijn 2005/44/EG [...] (PbEU L 105) beschrijft vervolgens de eisen die gesteld worden aan een Automatic Identification System zoals dat als tracking en tracingsysteem operationeel zou moeten worden op de binnenwateren, het zogenoemde Inland-AIS.
Bij het beschikbaar komen van Inland-AIS heeft Nederland het gebruik hiervan gestimuleerd met een subsidieregeling met het oogmerk optimaal invulling te kunnen geven aan de op Nederland rustende verplichting die voortvloeit uit richtlijn 2004/55 en ter verhoging van de veiligheid op de vaarweg. Immers, wanneer alle schepen op een waterweg met Inland-AIS zijn uitgerust, krijgt iedere schipper in zijn omgeving de melding van de aanwezigheid van het desbetreffende schip en aanvullend de belangrijkste veiligheidsrelevante informatie. Recente enquêtes wijzen uit dat op de Rijn meer dan 90% van de schepen (zowel Nederlandse schepen als buitenlandse schepen) met Inland-AIS is uitgerust. Dit hoge percentage is onder andere het gevolg van de Tijdelijke subsidieregeling Inland AIS-apparaten binnenvaart die van 1 december 2009 tot 1 januari 2013 voor Nederlandse en buitenlandse schepen die gebruik maken van de Nederlandse vaarwegen, open stond. De aanschaf van Inland-AIS is hiermee gestimuleerd omdat ten behoeve van de optimalisering van de betrouwbaarheid van de overgedragen informatie er naar moet worden gestreefd dat, hooguit met uitzondering van enkele kleine schepen, in principe alle schepen en samenstellen met Inland-AIS zijn uitgerust en dit systeem gebruiken. Drie jaar na afloop van de subsidieregeling en een jaar na invoering van de verplichting op de Rijn, acht Nederland de tijd rijp om mede ter uitvoering van artikel 4, zesde lid, van richtlijn 2005/44 het gebruik van Inland-AIS op de grotere Nederlandse vaarwegen verplicht te stellen. Bij het gebruik van Inland AIS neemt Nederland op grond van artikel 4, vijfde lid, van Richtlijn 2005/44 de Regionale Regeling betreffende de radiotelefoondienst op binnenwateren zoals is afgesloten in het kader van de radioreglementen van de Internationale Telecommunicatie-unie in acht.

Ten opzichte van de verplichting voor de Rijnscheepvaart zoals deze wordt opgenomen in het Rijnvaartpolitiereglement 1995 is de verplichting in het Binnenvaartpolitiereglement vereenvoudigd. Anders dan per 1 december 2014 in het Rijnvaartpolitiereglement 1995 is opgenomen, zal de verplichting tot het aan boord hebben en gebruik maken van Inland-AIS, niet worden gecombineerd met de verplichting tot het koppelen van dit systeem aan Inland ECDIS of een vergelijkbaar systeem van elektronische vaarwegkaarten waarmee de ontvangen AIS-informatie op de elektronische kaarten zichtbaar wordt gemaakt. Weliswaar is gebleken dat ongeveer driekwart van de Rijnscheepvaart reeds is uitgerust met een dergelijk, of vergelijkbaar systeem, voor een aanzienlijk deel van de vaarweggebruikers, zeker op de vaarwegen anders dan de Rijn, heeft een dergelijke verplichting te verstrekkende gevolgen. Omdat in Nederland op onoverzichtelijke plekken in het vaarwegennet met veel scheepvaartverkeer actief verkeersmanagement met verkeersbegeleiding vanaf de wal plaatsvindt heeft een verplichting om Inland-AIS aan Inland Ecdis te koppelen weinig meerwaarde voor de verkeersveiligheid.

Op de Westerschelde en het Kanaal van Gent naar Terneuzen zal een gelijksoortige regeling van kracht worden. Binnen het gebied van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer Scheldegebied zal door middel van een gezamenlijke bekendmaking van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit voor het Scheldegebied aansluiting worden gezocht bij de voorschriften voor Inland-AIS in het Binnenvaartpolitiereglement. Voor de Eemsmonding en de Gemeenschappelijke Maas is vooralsnog niet voorzien in voorschriften voor Inland-AIS. Hierover zal nader overleg

moeten plaatsvinden met Duitsland en België zodat de verplichting op die wateren ook gelijktijdig in onze buurlanden van kracht kan worden en de uitvoering en handhaving daarop zal zijn ingericht.
De door de overheid door gebruikmaking van Inland-AIS en het aanbieden van RIS verzamelde gegevens worden beschermd en gebruikt in overeenstemming met het Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart.

Toelichting artikel 4.07 BPR
De voorgestelde invulling van artikel 4.07, eerste lid, behelst de verplichting om een schip uit te rusten met Inland AIS. De overige leden van artikel 4.07 beogen te bewerkstelligen dat Inland AIS op een dusdanige manier wordt gebruikt dat de scheepvaart te allen tijde af kan gaan op de juistheid van de informatie die de Inland AIS aan boord weergeeft over de aanwezigheid van andere schepen in de buurt. Op aangewezen vaarwegen mogen schepen in plaats van met Inland AIS zijn uitgerust met een krachtens de IMO-voorschriften typegoedgekeurd AIS-apparaat van klasse A. Op deze vaarwegen in de zogenoemde weefgebieden zijn schepen namelijk vaak reeds voorzien van het voor de zeescheepvaart gebruikelijke AIS-systeem waardoor de aanwezigheid van dergelijke schepen ook wordt weergegeven door Inland AIS en deze schepen de aanwezigheid van binnenschepen in de omgeving ook kunnen waarnemen. In de nieuw op te nemen bijlage 4 (artikel II, onderdeel U) zullen deze gebieden benoemd worden.

Het tweede lid van artikel 6.01 komt als volgt te luiden:
2. In dit hoofdstuk worden onder een klein schip mede begrepen een sleep, een duwstel of een gekoppeld samenstel, uitsluitend uit kleine schepen bestaande, alsmede een amfibievoertuig ongeacht de afmetingen van dit voertuig en de wijze waarop dit voertuig wordt gebruikt.

Toelichting artikel 6.01 BPR
In artikel 6.01, tweede lid, wordt voor de toepassing van de vaarregels bepaald dat onder een klein schip mede wordt begrepen een sleep, een duwstel of een gekoppeld samenstel uitsluitend uit kleine schepen bestaande, alsmede een amfibievoertuig. In de praktijk komen echter situaties voor waarin amfibievoertuigen varen die, gelet op hun gebruik, zijn gecertificeerd als bijvoorbeeld passagiersschip of wat betreft hun lengte kunnen worden beschouwd als groot schip. Om buiten twijfel te stellen dat noch de wijze van certificering van het amfibievoertuig, noch de lengte van het amfibievoertuig invloed hebben op de op dit voertuig van toepassing zijnde vaarregels, namelijk de vaarregels voor een klein schip, is het tweede lid van artikel 6.01 uitgebreid met een daartoe strekkende zinsnede.

Artikel 6.26 wordt als volgt gewijzigd:
1. Het vierde lid wordt als volgt gewijzigd:
a. onderdeel e komt te luiden:
e. twee groene vaste lichten boven elkaar (tekens E 1, G2; bijlage 7):
het doorvaren is in beide richtingen toegestaan, de brug bevindt zich in geopende stand;
b. Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel f door een puntkomma worden de volgende onderdelen toegevoegd:
g. de in de onderdelen a, b of c genoemde markering samen met een geel licht boven de doorvaartopening:
doorvaart niet toegestaan, behalve voor schepen van beperkte hoogte; doorvaart in beide richtingen toegestaan (teken D.1a; bijlage 7);
h. de in de onderdelen a, b of c genoemde markering samen met twee gele lichten boven de doorvaartopening:
doorvaart niet toegestaan, behalve voor schepen van beperkte hoogte; doorvaart in de andere richting niet toegestaan (teken D.1b; bijlage 7).

Toelichting artikel 6.26 BPR
Onderdeel e van het vierde lid van artikel 6.26 wordt met deze wijziging verduidelijkt. De oude tekst van artikel 6.26 lid 4 leek de indruk te wekken dat er op het moment dat dubbel groen wordt getoond er geen brugwachter aanwezig is. Dit kan tot verwarring leiden, bijvoorbeeld in de situatie dat de brug vlak voor het tonen van dubbel groen nog is bediend. Voor het tonen van dubbel groen is het niet essentieel of de brug bediend wordt of niet. Het idee achter het artikel is dat schepen kunnen doorvaren, tijdens geopende brug en dat de brug niet ineens gesloten wordt. Om deze reden wordt het tekstgedeelte "wordt niet bediend" weggehaald. Om onduidelijkheid te voorkomen of de andere kant ook dubbel groen heeft wordt de zinsnede "in beide richtingen" toegevoegd. Dit geeft aan dat er rekening moet worden gehouden met tegenliggers. Door het aanpassen van de tekst wordt deze ook toepasbaar op bruggen die wel worden bediend maar waarbij gelijktijdige doorvaart in beide richtingen is toegestaan, zoals de grote bruggen in Dordrecht en Haringvlietbrug. De tekst bij G.2 in bijlage 7 is overeenkomstig aangepast (Artikel II, onderdeel V). Artikel 6.26, vierde lid, is voorts voor wat betreft de doorvaart van een beweegbare brug door schepen van beperkte hoogte aangepast aan het CEVNI, de Code Européen des Voies de la Navigation Intérieure vastgesteld door de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties. Met deze voorziening wordt toegestaan dat schepen die reeds bij beperkte brugopening onder de brug door kunnen varen bij "rood-groen" reeds onder de brug door mogen varen terwijl deze geopend wordt en dit wordt aangegeven met de gele lichten. Deze voorziening bevordert zowel de doorstroming van de scheepvaart als van het wegverkeer aangezien in veel gevallen niet hoeft te worden gewacht op het volledig openen van de brug.

Artikel 7.03 komt als volgt te luiden:
Artikel 7.03 <u>Ankeren en het gebruik van spudpalen</u>
1. Een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting, mogen niet ankeren:
a. op een gedeelte van de vaarweg waar bij algemene regeling ankeren is verboden;
b. in een vak aangeduid door het teken A.6 (bijlage 7), aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht.
2. Op een gedeelte van de vaarweg waar ankeren ingevolge het eerste lid, onder a, is verboden, mogen in afwijking daarvan een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting evenwel ankeren, in een vak aangeduid door het teken E.6 (bijlage 7), aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht.

3. Op een gedeelte van de vaarweg waar ankeren ingevolge het eerste lid is verboden, mogen in afwijking daarvan een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting evenwel spudpalen gebruiken, in een vak aangeduid door het teken E.6.1. (bijlage 7), aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht.



Toelichting gebruik van spudpalen (artikel 7.03 BPR)
Bij de meest recente inhoudelijke wijziging van het BPR is aan de definitie van "ankeren" in het Binnenvaartpolitiereglement het gebruik van spudpalen toegevoegd. In de praktijk leidt dit tot de situatie dat op plaatsen waar een ankerverbod geldt ook geen gebruik mag worden gemaakt van spudpalen. Omdat op sommige plaatsen waar een ankerverbod geldt het ligplaats nemen met behulp van spudpalen niet bezwaarlijk is, is het wenselijk het gebruik van spudpalen op plaatsen waar een ankerverbod geldt, afzonderlijk toe te kunnen staan. Hiertoe voorziet dit besluit in een nieuw bord.

Toelichting artikel 7.03 BPR
Met onderhavige wijziging wordt het mogelijk gemaakt om op plaatsen waar ankeren verboden is, wel stil te liggen met gebruikmaking van spudpalen. Hiertoe is een derde lid toegevoegd aan artikel 7.03. Daarnaast wordt ter illustratie van de mogelijkheid om spudpalen te gebruiken op plaatsen waar een ankerverbod geldt, een nieuw teken (E.6.1) in bijlage 7 vastgesteld (Artikel II, onderdeel V). Dit bord kan zelfstandig voorkomen op gedeelten van de vaarweg waar bij algemene regeling ankeren is verboden maar kan ook naast het teken A.6 van bijlage 7 worden gebruikt. Dit betekent dat op dat gedeelte van de vaarweg ankeren met gebruikmaking van ankers verboden is, maar stilliggen met gebruikmaking van spudpalen wel toegestaan is. Wanneer uitsluitend het teken A.6 van bijlage 7 wordt gebruikt, kan in het desbetreffende vak noch gebruik worden gemaakt van ankers, noch van spudpalen indachtig de definitie van ankeren in artikel 1.01, onderdeel D, onder 13°.

Artikel 8.06, eerste lid, komt te luiden:
1. Een snelle motorboot mag niet sneller varen dan 20 km per uur ten opzichte van het water. De bevoegde autoriteit kan vaarwegen of gedeelten daarvan aanwijzen waarop dit verbod niet van toepassing is dan wel waarop een andere maximum snelheid van toepassing is, daarbij kan onderscheid worden gemaakt tussen snel varen overdag of 's nachts, tussen bedrijfsmatige vaart en recreatieve vaart en veerdiensten.

Toelichting artikel 8.06 BPR
Zoals reeds beschreven in de inleiding, behelst dit onderdeel de wijziging van artikel 8.06 van het Binnenvaartpolitiereglement. Met deze wijziging wordt een grondslag gecreëerd om bij het aanwijzen van gebieden waar sneller dan 20 km/h mag worden gevaren naast het onderscheid tussen 's nachts en overdag ook onderscheid te kunnen maken tussen recreatief snel varen, beroepsmatig snel varen en snel varen door veerdiensten.

Artikel 9.04, tweede lid, komt te luiden:
2. Op de in het eerste lid bedoelde vaarwegen, met uitzondering van de Waal, de Boven-Rijn, de Geldersche IJssel, de Neder-Rijn en het Pannerdensch Kanaal, moet een klein schip zo veel mogelijk aan de stuurboordszijde van het vaarwater varen.

Toelichting artikel 9.04, tweede lid, BPR
Overeenkomstig artikel 9.04, tweede lid, gold voor kleine schepen op de in bijlage 15, onder a, vermelde vaarwegen, waaronder de Waal en de Boven-Rijn de verplichting om zo veel mogelijk aan stuurboordzijde van het vaarwater te varen. In de praktijk bleken deze schepen op de Waal en Boven-Rijn echter regelmatig over te steken naar de binnenbocht aan de bakboordzijde van het vaarwater om buiten het drukke, diepe en snelstromende riviergedeelte te gaan varen. Deze handelwijze werd reeds geruime tijd gedoogd aangezien het breed onderschreven wordt dat dit de veiligheid ten goede komt en er zelfs aparte betonning voor de recreatievaart ligt in het zomerseizoen. In dat kader strekt deze wijziging tot het toevoegen van de Waal en Boven-Rijn aan de lijst van wateren waarop de verplichting zoveel mogelijk aan stuurboordzijde te varen niet van toepassing is voor kleine schepen.
Voor de Boven-Merwede daarentegen wordt met deze wijziging de verplichting om zoveel mogelijk aan stuurboordzijde te varen juist gecreëerd. Het is op dit water gebruikelijk dat recreatievaart bij harde zuidelijke wind vanaf de Afgedamde Maas de linker oever aanhoudt richting de Biesboschsluis. Echter, in het vaarweggedeelte bovenstrooms van de Merwedebrug ligt de vaargeul langs de linkeroever en de beroepsvaart komt op die manier al snel de aan de verkeerde zijde van de vaarweg varende recreatievaart tegen. De passage onder de Merwedebrug geschiedt overigens wel aan de rechterzijde hetgeen noodzakelijk maakt dat de linksvarende recreatievaart oversteekt. Vanuit nautische veiligheid is dit een ongewenste situatie en in dat verband zal de Boven-Merwede geschrapt worden uit de opsomming van wateren waar de verplichting om aan stuurboordzijde te varen, niet geldt voor kleine schepen.

Artikel 9.05, tweede lid, komt te luiden:
2. Het is verboden te varen met een door een vlieger voortbewogen plank of klein schip.

Toelichting <u>Kitetenders </u>(artikel 9.05 BPR)
Naast het kitesurfen lijkt zich een nieuwe watersport te ontwikkelen waarbij een klein schip wordt voortbewogen door een vlieger, ook wel een kitetender genoemd.
Gelet op de enorme snelheden die behaald kunnen worden bij het beoefenen van deze watersport en de onvoorspelbaarheid van deze watersporter voor andere watersporters en vaarweggebruikers, is het aangewezen deze nieuwe watersport op eenzelfde wijze te benaderen als het kitesurfen. Dat betekent dat deze activiteit in beginsel verboden is, tenzij de bevoegde autoriteit vaarwegen of gedeelten daarvan heeft aangewezen waar het verbod overdag niet van toepassing is (artikel II, onderdeel Q

Het Zevende wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement wordt ingetrokken.

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

Wassenaar, 14 oktober 2015
Willem-Alexander

3. Vaarwegen waarop een schip mag zijn uitgerust met een krachtens de IMO-voorschriften typegoedgekeurd AIS-apparaat van klasse A.
a. De Waddenzee, alsmede de hieraan gelegen havens;
b. De havens van Termunten, van Delfzijl, van de gemeente Eemsmond en Scheveningen;
c. Het Noordzeekanaal, met inbegrip van zijkanaal G tot aan de Zaansluizen, het IJ en de vaarwegen ten westen van de Noordzeesluizen te IJmuiden;
d. Het IJsselmeer, met inbegrip van het Markermeer en het IJmeer en met uitzondering van de Gouwzee;
e. de Maasmond, de Nieuwe Waterweg, de Nieuwe Maas, het Beerkanaal, het Hartelkanaal, het Yangtzekanaal en het Calandkanaal, alsmede de havens aan deze vaarwegen;
f. de Noord, de Oude Maas, de Dordtsche Kil, en de daarop aansluitende vaarweg naar het Industrie- en Havenschap Moerdijk, alsmede de havens aan deze vaarwegen;
g. de Oosterschelde;
h. het Kanaal door Zuid-Beveland;
i. de havens die met de Westerschelde in open verbinding staan.

Gevolgen voor burgers en bedrijfsleven
De kosten voor burgers en bedrijfsleven als gevolg van deze wijziging hebben betrekking op de verplichting tot het aan boord hebben van een Inland-AIS-installatie en de verplichting voor een groot schip om voor de bemanning reddingsvesten aan boord te hebben. De beroepsvaart in Nederland bestaat uit ongeveer 7.000 binnenvaartschepen. Zoals reeds hierboven aangegeven is ongeveer 90% van de schepen in de beroepsvaart reeds uitgerust met Inland-AIS als gevolg van de stimuleringsregeling die van overheidswege was ingesteld voor deze schepen.
Die schepen die destijds geen gebruik hebben gemaakt van deze mogelijkheid zullen na inwerkingtreding van onderhavig besluit alsnog Inland AIS moeten installeren op hun schip hetgeen afhankelijk van het type ongeveer € 1.700,- tot € 3.000,- per schip kan kosten.
De verplichting om Inland-AIS aan boord te hebben geldt ook voor pleziervaartuigen langer dan 20m. De kosten voor een Inland-AIS installatie voor dergelijke schepen is gelijk aan de kosten die de beroepsvaart hiervoor moet maken. Het is in verband met het ontbreken van een deugdelijk registratiesysteem voor pleziervaarttuigen niet mogelijk om aan te geven hoeveel pleziervaartuigen als gevolg van dit besluit nog een Inland-AIS moeten aanschaffen.
De afgelopen jaren is echter ook de pleziervaartuigbranche altijd betrokken geweest bij ontwikkelingen met betrekking tot de voorbereiding van deze voorschriften. In dat kader stond ook de in paragraaf 2.3.2 genoemde subsidieregeling open voor pleziervaartuigen langer dan 20 m die uitgerust werden met een Inland AIS.

In artikel 10.05, tweede lid van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 en bijlage II van richtlijn (EG) nr. 2006/87 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van Richtlijn 82/714/EEG is reeds de verplichting opgenomen dat aan boord reddingsvesten aanwezig moeten zijn voor een ieder die zich regelmatig aan boord bevindt.
Deze wijziging van het Binnenvaartpolitiereglement schrijft slechts het gebruik van dergelijke vesten in bepaalde situaties voor. Deze wijziging brengt derhalve gelet op de bovengenoemde reeds bestaande uitrustingsverplichting geen aanschafverplichting met zich.

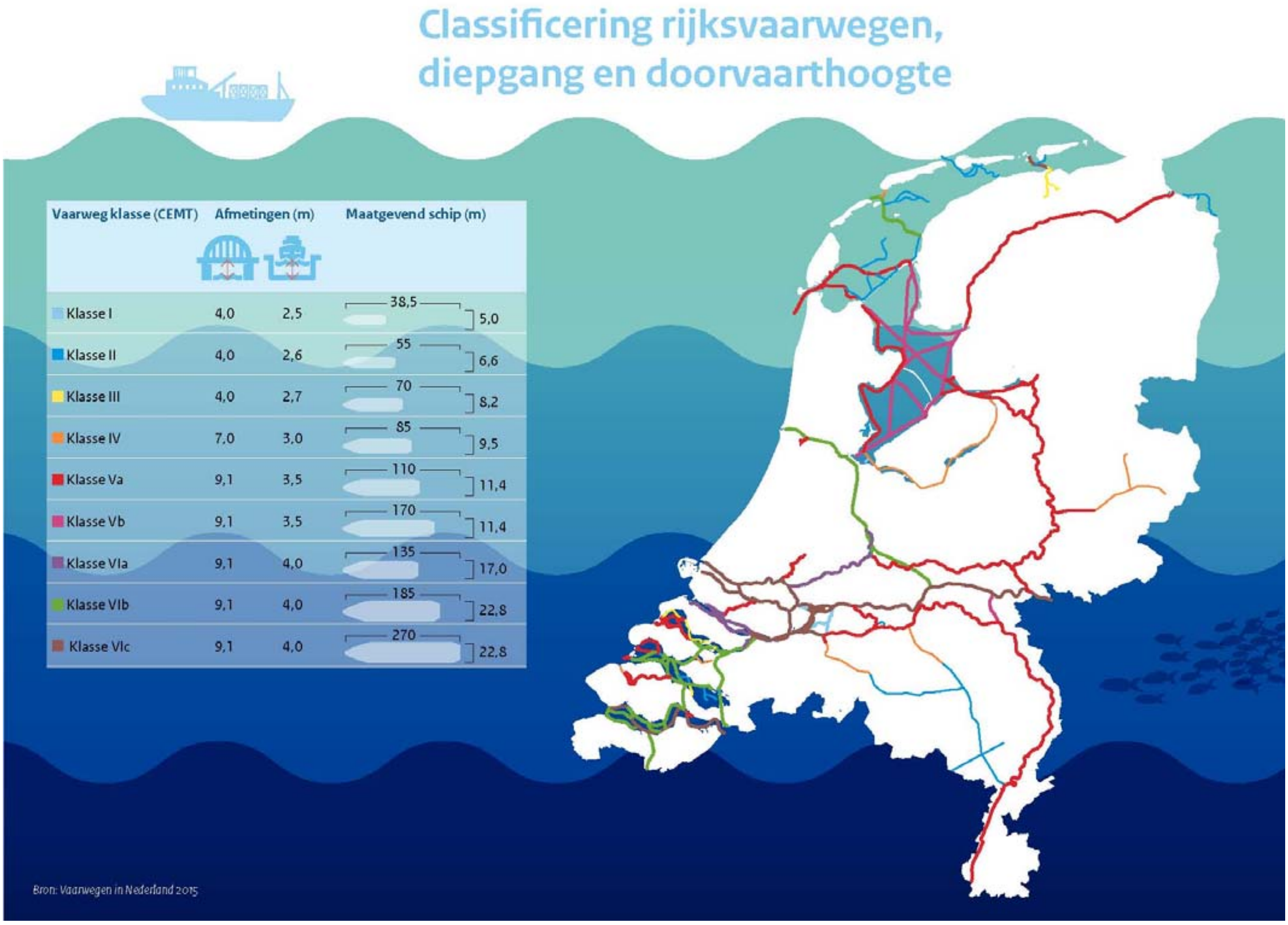
Advisering en consultatie
Bij de voorbereiding van deze wijziging hebben het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart, Koninklijke Schuttevaer en het Havenbedrijf Rotterdam N.V. alsmede de Vereniging van Waterbouwers suggesties aangeleverd ter actualisering van het Binnenvaartpolitiereglement.
In verband met de reeds wettelijk voorgeschreven voorhangprocedure en de mogelijkheden voor een ieder om in dat kader zijn zienswijze bij de Minister van Infrastructuur en Milieu naar voren te brengen, is afgezien van een openbare internetconsultatie.

Voorhang en voorpublicatie
Overeenkomstig artikel 52 van de Scheepvaartverkeerswet is het concept van dit besluit aan beide Kamers der Staten-Generaal overgelegd alsmede in de Staatscourant bekend gemaakt. In de inbreng naar aanleiding van de voorhang en voorpublicatie zijn twee duidelijke thema's te onderscheiden: 1) de AIS-verplichting en 2) meer nautisch technische opmerkingen. In het bijzonder de verplichting tot het aan boord hebben van een Inland AIS installatie en de verplichting deze operationeel te houden is ook onderwerp geweest van gesprek met de Tweede Kamer.

Hierbij werd evenals in de schriftelijk ingediende zienswijzen naar aanleiding van de voorpublicatie, de noodzaak tot het aan boord hebben en ook bij stilliggen operationeel te houden van een Inland AIS op alle wateren ter discussie gesteld. In dat verband heb ik aan de Tweede Kamer toegezegd dat de meerwaarde van een Inland AIS installatie op vaarwegen zonder beroepsvaart, beperkt is.

De Inland AIS-verplichting geldt derhalve uitsluitend op vaarwegen die geclassificeerd zijn volgens de CEMT-indeling. Op vaarwegen die geen CEMT-indeling hebben (ook wel CEMT-0 genoemd), hoeven schepen niet te zijn uitgerust met Inland AIS.

Een ander punt van aandacht was het ook bij stilliggen operationeel houden van Inland AIS. Hiertoe werd de noodzaak niet onderkend en er werd aangeven dat deze verplichting grote nadelige invloed had op het stroomverbruik van schepen. Op en langs de Rijn is het permanent ingeschakeld zijn van Inland AIS nooit als knelpunt aangemerkt. Zelfs als langs de Rijn schepen langs de kant liggen vormen ze een beperking van het vaarwater die belangrijk is om tijdig gezien te worden door de doorgaande vaart. Langs alle overige Nederlandse binnenwateren bleek het echter, zeker ook gelet op de eventuele aanwezigheid van woonboten zonder Inland AIS,



inderdaad onredelijk om van binnenvaartschepen te verwachten dat zij Inland AIS bij stilliggen wel aan laten staan. In dat kader is ook na overleg met de provincies en gemeenten bezien op welke wateren een permanente inschakelplicht van Inland AIS meerwaarde heeft voor de scheepvaartveiligheid om daarmee de Inland AIS-verplichting tot die wateren te kunnen beperken.

Gebleken is dat het scheepvaartverkeer op vaarwegen van hoger dan CEMT-klasse III van dien aard is dat het voor de verkeersdeelnemers relevant is om ook tijdig zicht te hebben op schepen die zijn afgemeerd. Naar aanleiding hiervan is de eerdergenoemde verplichting genuanceerd en geldt de inschakelplicht voor stilliggende schepen zoals deze nu in artikel 4.07 is opgenomen uitsluitend voor vaarwegen van CEMT-klasse III en hoger. Wat betreft het stroomverbruik van een Inland AIS bij stilliggen heb ik aan de Tweede Kamer reeds toegelicht dat een Inland AIS apparaat voorzien is van een modus waarin deze minder stroom verbruikt maar toch de benodigde gegevens uitzendt. Deze modus kan worden ingeschakeld op het moment dat de vaarstatus wordt gewijzigd naar "ligt afgemeerd". Wanneer, zoals de verplichting ook luidt, de uit te zenden gegevens altijd actueel worden gehouden, blijft daarmee ook het stroomverbruik van een Inland-AIS beheersbaar.

Een ander bezwaar dat verband houdt met de Inland AIS verplichting betrof de vermeende koppeling tussen Inland AIS en het elektronische kaartensysteem ECDIS. In het bijzonder werd aangegeven dat een dergelijke koppeling voor vaartuigen zonder stuurhut onwerkbaar was.
Hoewel in het Rijnvaartpolitiereglement wel is voorzien in een koppeling tussen Inland AIS en ECDIS is deze verplichting niet overgenomen in het Binnenvaart-politiereglement, zoals reeds beschreven in paragraaf 2.3.2. De opmerkingen met betrekking tot ECDIS en Inland AIS hebben derhalve niet tot aanpassingen geleid van onderhavig besluit.

De overige opmerkingen van voornamelijk nautisch technische aard hebben geleid tot aanpassingen in zowel het ontwerp-besluit als de nota van toelichting.
Waarbij bijvoorbeeld is afgezien van het voornemen de mogelijkheid tot het geven van geluidsseinen voor de bediening van bruggen en sluizen te schrappen. BLN-Schuttevaer had aangegeven dat voor de beroepsvaart deze mogelijkheid nauwelijks meer relevant was in verband met de verschillende communicatiemiddelen die de beroepsvaart en het verkeersmanagement gebruiken.
Met het oog op het beperken van de overlast voor de omgeving zou deze mogelijkheid derhalve kunnen vervallen. Echter, tijdens de voorpublicatie werd aangegeven dat in voorkomende gevallen, en in het bijzonder bij de lokaal bediende kunstwerken die veelal worden gebruikt door de recreatievaart, nog wel behoefte bestaat aan de geluidsseinen voor de bediening van bruggen en sluizen.

<u>Inwerkingtreding</u>
Deze wijziging zal op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip in werking treden (Artikel VI). Gelet op de

KLASSE-INDELING VOLGENS CEMT 1992

1 Klasse	Standaardschepen waarop de classificatie is gebaseerd					Duwstel					
	Type	Lengte	Breedte	Diepgang	Tonnage	Samenstelling	Lengte	Breedte	Diepgang	Tonnage	Hoogte
		m	m	m	T		m	m	m	T	m
0 *)	Kleinere vaartuigen en recreatievaart	variërend	variërend	variërend	<250						variërend
I *)	Spits	38,50	5,05	1,80 - 2,20	250 - 400						4,00
II *)	Kempenaar	50 - 55	6,60	2,50	400 - 650						4,00 - 5,00
III *)	Dortmund - Eemskanaalschip	67 - 80	8,20	2,50	650 - 1000						4,00 - 5,00
IV	Rijn - Hernekanaalschip	80 - 85	9,50	2,50	1000 - 1500		85	9,50	2,50 - 2,80	1250 - 1450	**) 5,25 of 7,00
Va	Groot Rijnschip	95 - 110	11,40	2,50 - 2,80	1500 - 3000		95 - 110	11,40	2,50 - 4,50	1600 - 3000	**) 5,25 of 7,00 of 9,10
Vb							172 - 185	11,40	2,50 - 4,50	3200 - 6000	
VIa							95 - 110	22,80	2,50 - 4,50	3200 - 6000	**) 7,00 of 9,10
VIb		140	15,00	3,90			185 - 195	22,80	2,50 - 4,50	6400 - 12000	**) 7,00 of 9,10
VIc							270 - 280 193 - 200	22,80 33,00 - 34,20	2,50 - 4,50 2,50 - 4,50	9600 - 18000 9600 - 18000	**) 9,10
VII							285 195	33,00 34,20	2,50 - 4,50	14500- 27000	**) 9,10

bron: New Classification of Inland Waterways 1992. Van conferentie van Europese ministers van verkeer (CEMT).

diversiteit van de onderwerpen kan dit tijdstip voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend worden vastgesteld. Hiermee kan ook worden aangesloten bij het moment van inwerkingtreding van voorschriften vastgesteld door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. (Red: inmiddels 1 januari 2016)

Bron: Rijksoverheid

Vaarwegkenmerken in Nederland en CEMT klassen

ViN (Vaarkenmerken in Nederland) is een internetapplicatie die informatie over vaarwegen aanbiedt aan vaarwegbeheerders en beleidsontwikkelaars.
Met de ViN ontsluit u (grafische) informatie over vaarwegkenmerken langs en over de Nederlandse vaarwegen.

Beheer en ontwikkeling
ViN bevat bijvoorbeeld de bedieningstijden van bruggen en sluizen en de afmetingen van bruggen en sluizen.
Ook diepgang van vaarwegen, overslagpunten voor het goederenvervoer en vaarwegen die onderdeel uitmaken van de staandemastroute of een corridor, zijn gegevens die in de applicatie terug te vinden zijn.
U kunt ViN raadplegen voor vaarwegbeheer en beleidsontwikkeling voor een veilige en vlotte doorvaart.
De informatie uit ViN kunt u eenvoudig grafisch gepresenteerd zien, afdrukken of digitaal exporteren.

Bedieningstijden
Een belangrijk onderdeel van ViN zijn de bedieningstijden van bruggen en sluizen. Per brug en sluis, per vaarweg kunt u de bedieningstijden bekijken. Naast bedieningstijden zijn ook het marifoonkanaal en het telefoon- en faxnummer van elke brug of sluis vermeld. De gegevens zijn voor iedereen toegankelijk.

Vaarwegen in Nederland
Per vaarweg zijn de belangrijkste gegevens uit de ViN database opgenomen in een pdf-bestand. Dit bestand, genaamd 'Vaarwegen in Nederland', kunt u downloaden via de website Vaarweginformatie.nl, zie http://www.vaarweginformatie.nl/fdd/main/infra/downloads.

Bron: Rijkswaterstaat

AIS verplichting Westerschelde per 1 januari 2016

Gebruik van AIS

De Nederlandse Rijkshavenmeester Westerschelde en de Vlaamse Administrateur-generaal van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust maken het volgende bekend:
overwegende dat de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) regels voor het aan boord hebben en gebruik van een AIS apparaat heeft ingevoerd en dat het Binnenvaartpolitie reglement binnenkort eveneens zodanig gewijzigd wordt dat op de overige binnenwateren eveneens het aan boord hebben van een AIS apparaat en het gebruik daarvan verplicht wordt gesteld;
overwegende dat de IMO al reeds enige jaren voor de zeevaart regels voor het aan boord hebben en gebruik van AIS heeft ingevoerd;
overwegende dat AIS de veiligheid bevorderd;
gelet op artikel 51 en 54 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, artikel 43 en 53 van het Nederlandse Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, Artikel 52 van het Belgische Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, artikel 47 van het Scheepvaartreglement voor de Beneden Zeeschelde, het Politie en Scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, kusthavens en stranden; mede gelet op artikel 4, lid 3 en artikel 5 van het verdrag

tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaams Gewest inzake het Cemeenschappelijk Nautisch beheer in het Scheldegebied;
alsdan worden de volgende voorschriften vastgesteld:

Artikel 1.
1. Een schip moet gebruik maken van een Inland AIS-apparaat als bedoeld in artikel 7.06, derde lid, van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn. Het Inland AIS-apparaat moet goed functioneren.
De eerste volzin is niet van toepassing op de volgende schepen:
a. schepen van duwstellen en gekoppelde samenstellen, met uitzondering van het schip dat hoofdzakelijk voor het voortbewegen zorgt;
b. een klein schip, met uitzondering van:
1. schepen van de politie die met een radarapparaat zijn uitgerust; en
2. schepen, die van een certificaat overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn of een krachtens dit reglement als gelijkwaardig erkend certificaat zijn voorzien;
c. duwbakken en drijvende werktuigen zonder eigen mechanische middelen tot voortbeweging.
2. Het Inland AIS-apparaat moet permanent ingeschakeld zijn en de ingevoerde gegevens moeten op ieder moment met de werkelijke gegevens van het schip of samenstel overeenkomen. De eerste volzin geldt niet voor schepen van de politie, ingeval het verzenden van AIS-gegevens het uitvoeren van politieopdrachten in gevaar kan brengen. Schepen bedoeld in het eerste lid, derde volzin, onderdeel a, moeten aan boord aanwezige Inland AIS-apparatuur uitschakelen, zolang deze schepen deel van het samenstel zijn.
3. Er moeten minstens de volgende gegevens overeenkomstig hoofdstuk 2 van de bijlage van Verordening (EG) nr. 415/2007 van de Commissie van 13 maart 2007 inzake de technische specificaties voor tracking- en tracingsystemen voor schepen overeenkomstig artikel 5 van Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PbEU L 105) worden gezonden:
a. User Identifier (Maritime Mobile Service Identity, MMSI);
b. naam van het schip;
c. scheeps- of samensteltype;
d. Uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI) of, voor zeeschepen voor zover geen ENI werd toegekend, het IMO-nummer;
e. lengte over alles van het schip of het samenstel met een nauwkeurigheid van 0,1 m overeenkomstig de bijlage bij deze bekendmaking;
f. breedte over alles van het schip of het samenstel met een nauwkeurigheid van 0,1 m overeenkomstig de bijlage bij deze bekendmaking;
g. positie (WGS 84);
h. snelheid over de grond;
i. koers over de grond;
j. tijd van de elektronische positiebepaling;
k. vaarstatus overeenkomstig de bijlage bij deze bekendmaking;
1. referentiepunt voor de positie-informatie op het schip met de nauwkeurigheid van 1 m overeenkomstig de bijlage bij deze bekendmaking.
4. De schipper moet de volgende gegevens bij wijzigingen onmiddellijk actualiseren:
a. lengte over alles van het schip of het samenstel met een nauwkeurigheid van 0,1 m overeenkomstig de bijlage bij deze bekendmaking;
b. breedte over alles van het schip of het samenstel met een nauwkeurigheid van 0,1 m overeenkomstig de bijlage bij deze bekendmaking;
c. samensteltype;
d. vaarstatus overeenkomstig de bijlage;
e. referentiepunt voor de positie-informatie op het schip met een nauwkeurigheid van 1 m overeenkomstig de bijlage bij deze bekendmaking.
5. Een klein schip dat AIS gebruikt, mag uitsluitend een Inland AIS-apparaat als bedoeld in artikel 7.06, derde lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, een krachtens de IMO voorschriften type goedgekeurd AIS-apparaat van klasse A of een AIS-apparaat van klasse 3 gebruiken. AIS-apparatuur van klasse B moet aan de dienovereenkomstige eisen van Aanbeveling ITU-R.M 1371, aan Richtlijn 1999/55/EG en aan de internationale norm IEC 62287-1 of 2 (inclusief DSC kanaalmanagement) voldoen. Het AIS-apparaat moet goed functioneren en de in het AIS apparaat ingevoerde gegevens moeten op ieder moment met de werkelijke gegevens van het schip of samenstel overeenkomen.
6. Een klein schip waaraan geen uniek Europees scheepsidentificatienummer is toegekend, hoeft de gegevens, bedoeld in het derde lid, onderdeel d, niet over te dragen.
7. Een klein schip dat AIS gebruikt, moet bovendien zijn uitgerust met een marifooninstallatie voor het schip-schip verkeer die goed functioneert en voor ontvangst is ingeschakeld.
8. Een zeegaand schip moet voldoen aan de IMO regels betreffende het aan boord hebben en gebruik van AIS en mag in het beheersgebied van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit zijn uitgerust met een krachtens de IMO-voorschriften type goedgekeurd AlS-apparaat van klasse A. Het AIS-apparaat van klasse A moet ingeschakeld zijn wanneer een zeegaand schip niet is uitgerust met een Inland AIS-apparaat.
9. Ingeval een zeegaand schip ook is uitgerust met een Inland AIS-apparaat, is dit permanent ingeschakeld en zijn de leden 1, 2, 3 en 4 van overeenkomstige toepassing.

Artikel 2. Inwerkingtreding
Deze bekendmaking treedt in werking met ingang van 1 januari 2016.

Toelichting:
Een Automatic Identification System is een uit de zeevaart afkomstig systeem, dat de positie en andere veiligheidsrelevante informatie over een schip automatisch aan andere schepen verzendt. Voor de binnenvaart is een zogenoemd Inland-AIS-apparaat finland-AIS) ontwikkeld. Wanneer alle schepen op een waterweg met Inland AIS zijn uitgerust, krijgt iedere schipper in zijn omgeving de melding van de aanwezigheid van het desbetreffende schip

en aanvullend de belangrijkste veiligheidsrelevante informatie. Recente enquêtes wijzen uit dat op de Rijn meer dan 90% van de schepen met Inland AIS is uitgerust.
Dit hoge percentage is het gevolg van subsidieregelingen die de CCR-lidstaten met het oog op het verhogen van de veiligheid op de vaarwegen hebben ingesteld.
De aanschaf van Inland AIS is hiermee gestimuleerd omdat ten behoeve van de optimalisering van de betrouwbaarheid van de overgedragen informatie er naar moet worden gestreefd dat, hooguit met uitzondering van enkele kleine schepen, in principe alle schepen en samenstellen met Inland AIS zijn uitgerust en dit systeemgebruiken.
Daarbij is het noodzakelijk dat de overgedragen informatie juist is. Ten opzichte van de verplichting voor de Rijnscheepvaart zoals deze wordt opgenomen in het Rijnvaartpolitiereglement 1995 is de verplichting in deze bekendmaking in aansluiting bij het Binnenvaart-politiereglement vereenvoudigd. Anders dan per 1 december 2014 in het Rijnvaartpolitiereglement 1995 wordt opgenomen, zal de verplichting tot het aan boord hebben en gebruik maken van Inland AIS, niet worden gecombineerd met de verplichting tot het koppelen van dit systeem aan Inland ECDIS of een vergelijkbaar systeem van elektronische vaarwegkaarten waarmee de ontvangen AIS-informatie op de elektronische kaarten zichtbaar wordt gemaakt.
Conformiteit met de aansluitende vaarwegen waar andere reglementen gelden zoals het binnenvaartpolitiereglement wordt zo behouden.

Bron: Gezamenlijke Bekendmaking nr. 04 - 2015
Gemeenschappelijk Nautisch Beheer Scheldegebied

Extra aandacht voor juiste identificaties in AIS

Het Automatic Identification System (AIS) is een geautomatiseerd meld- en volgsysteem dat wereldwijd wordt gebruikt. Walstations en schepen in de omgeving van een schip ontvangen en wisselen automatisch belangrijke informatie uit zoals identificatie, soort vaartuig, positie, koers, snelheid en (eventuele gevaarlijke) lading.
AIS is een navigatie ondersteunend systeem wat zorgt voor een verbeterde veiligheid en efficiëntie bij vervoer over water. Een AIS-transponder met verkeerd geprogrammeerde gegevens, kan verwarring veroorzaken. Dit gaat ten koste van de veiligheid.
Voor het AIS-systeem worden twee frequenties in de marifoonband gebruikt, te weten 161.975 en 162.025 MHz (marifoonkanalen 87H en 88H, omgedoopt in AIS1 en AIS2). Met een AIS ontvanger kan de ontvangende partij voornoemde gegevens zien en bijvoorbeeld tonen op een elektronische kaart.
In een aantal (zee)havengebieden en voor de scheepvaart op zee is het gebruik van AIS al verplicht. Binnen afzienbare tijd krijgt de beroepsbinnenvaart op de Nederlandse vaarwegen ook te maken met AIS-verplichting.

AIS-apparatuur dient bij Agentschap Telecom te worden aangemeld. Bij aanmelding van de AIS-apparatuur krijgt u automatisch een MMSI-nummer toegewezen.
De AIS-apparatuur wordt vervolgens op uw bestaande registratie bijgeschreven.

Agentschap Telecom is verantwoordelijk voor het toezicht op de juiste programmering van de identificatie gegevens (Regeling gebruik van frequentieruimte zonder vergunning 2008).
Deze identificatiegegevens zijn:
- Scheepsnaam;
- Radioroepnaam;
- MMSI-nummer;
- Indien van toepassing het ENI en/of IMO-nummer.

<u>Scheepsnaam:</u>
De scheepsnaam, zoals op het registratiebewijs (Ships Stations License) van Agentschap Telecom staat wordt vermeld, moet overeenkomen met de bij het Kadaster ingeschreven scheepsnaam. De scheepsnaam dient uiteraard ook vermeld te zijn op het schip.
Het komt regelmatig voor dat een geregistreerde zijn of haar scheepsnaam onjuist heeft aangemeld bij Agentschap Telecom.
In de AIS dient de scheepsnaam te worden ingevoerd zonder voor- en/of achtervoegsel.
Veel gebruikte voorvoegsels zijn: mbs (= motorbeunschip), mslbt (= motorsleepboot), db (= duwboot), ms (= motorschip), mts (= motortankschip), zj (= zeiljacht), mj (= motorjacht) of bijvoorbeeld het gebruik van aanhalingstekens voor en achter de scheepsnaam.
Dit vaak goed bedoelde voorvoegsel kan voor verwarring zorgen. Buitenlanders zullen de Nederlandse afkortingen vaak niet begrijpen.
Samengevat:
- als de scheepsnaam onjuist in de AIS-transponder is geprogrammeerd dient u deze op juiste wijze te (laten) programmeren;
- als de scheepsnaam, zoals vermeld bij het kadaster, onjuist op het registratiebewijs van Agentschap Telecom is vermeld kunt u deze via www.agentschaptelecom.nl kosteloos wijzigen.

<u>Radioroepnaam:</u>
De radioroepnaam wordt verstrekt door Agentschap Telecom en staat vermeld op het registratiebewijs.
De roepnaam bestaat uit twee letters en vier cijfers.
De roepnaam dient zonder spaties en zonder voor- en/of achtervoegsels (bijv. aanhalingstekens) in de AIS-transponder te worden geprogrammeerd.
Uit steekproefcontroles is gebleken dat incidenteel tussen de letters en cijfers een spatie of een koppelteken staat. Geautomatiseerde registratiesystemen kennen dit ongeldige teken niet en zullen vervolgens het schip mogelijk niet kunnen identificeren.

<u>MMSI-nummer:</u>
Evenals de radioroepnaam wordt ook het MMSI-nummer verstrekt door Agentschap Telecom. Tevens staat het MMSI-nummer vermeld op het registratiebewijs.
Het MMSI-nummer bestaat uit 9 cijfers. Dit nummer dient eveneens zonder spaties en zonder voor- en/of achtervoegsels (bijv. aanhalingstekens) in de AIS-transponder te worden geprogrammeerd.

<u>ENI- en/of IMO-nummer:</u>
Het ENI-nummer is een scheepsidentificatienummer dat

bestaat uit acht cijfers en begint met een "0" (nul).
Dit unieke nummer identificeert ieder binnenvaartschip in Europa. Als het schip een ENI-nummer krijgt toegewezen, blijft dit nummer altijd onveranderd aan het schip gekoppeld.
Het IMO-nummer is eveneens een scheepsidentificatienummer dat bestaat uit de drie letters, te weten IMO gevolgd door een zeven getallen. Dit nummer identificeert vrijwel ieder zeeschip, ongeacht haar nationaliteit. Als het schip een IMO-nummer krijgt toegewezen blijft dit nummer altijd onveranderd aan het schip gekoppeld. Het IMO-nummer wordt verstrekt door Lloyd's Register bij de bouw van het schip.

Dubbele registraties:
Bij het aanmelden van AIS-apparatuur en/of bij het aanvragen van een MMSI-nummer is soms bij vergissing een tweede of zelfs een derde melding voor één en hetzelfde vaartuig gedaan.
Dit heeft als gevolg dat er vaartuigen rondvaren met meerdere registraties en dus met meerdere ATIS-codes (radioroepnamen) en MMSI-nummers. Agentschap Telecom wil u er op wijzen de registratie(s) zorgvuldig te controleren en eventueel overbodige registraties in te trekken.
Let hierbij goed op dat de apparatuur is geprogrammeerd met de identificaties (ATIS-code en MMSI-nummer) die op één en hetzelfde registratiebewijs zijn vermeld.

Agentschap Telecom besteedt inmiddels extra aandacht aan de AIS-programmering. Het gaat hier met name om uitgezonden identificaties. Agentschap Telecom heeft bij overtredingen de mogelijkheid om sanctionerend op te treden.

Bij twijfel over de juistheid van uw gegevens kunt u de website van Agentschap Telecom raadplegen, www.agentschaptelecom.nl.

Op de website van Agentschap Telecom kunt u met uw inloggegevens, die u van Agentschap Telecom heeft toegestuurd gekregen, gegevens aanvullen en/of wijzigen.
Ook kunt u telefonisch contact opnemen met het Klantcontactcentrum van Agentschap Telecom.
Het Klantcontactcentrum is te bereiken onder nummer 050 - 5877444.

Bron: Agentschap Telecom

Wijziging van de regels voor de inbouw van een Inland AIS-apparaat vanaf 1 december 2015

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft met ingang van 1 december 2014 een verplichte uitrusting met Inland AIS-apparaten in combinatie met een visualiseringssysteem ingevoerd. Met ingang van 1 december 2015 is alleen de inbouw van Inland AIS-apparatuur met een goedkeuring overeenkomstig editie 2.0 van de Teststandaard toegestaan voor de schepen die de Rijn bevaren.

In artikel 4.07, eerste lid, van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) worden de schepen vermeld die aan deze verplichting moeten voldoen. Om duidelijkheid te verschaffen over de uitrustingsverplichting heeft de CCR een communicatiedocument gepubliceerd, dat op de website van de CCR kan worden gedownload.
De bepalingen van artikel 7.06, derde lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) voorzien dat het Inland AIS-apparaat moet worden ingebouwd door een erkende installateur en tevens over een typegoedkeuring moet beschikken. De typegoedkeuring wordt door de bevoegde autoriteit van een lidstaat van de CCR verleend op basis van de Teststandaard voor Inland AIS.

De meeste bestaande Inland AIS-apparaten zijn toegelaten op basis van de Teststandaard voor Inland AIS 1.0 of 1.01. Het Comité Politiereglement van de CCR heeft op 16 oktober 2012 een editie 2.0 van de Teststandaard voor Inland AIS aangenomen. Deze editie 2.0 van de teststandaard is op 19 oktober 2012 in werking getreden. Sinds de laatst genoemde datum moeten de typegoedkeuringen voor Inland AIS-apparatuur krachtens artikel 7.06, derde lid, van ROSR worden verleend op basis van de editie 2.0 van de Teststandaard voor Inland AIS. De inbouw van Inland AIS-apparatuur die in overeenstemming met de editie 1.0 of 1.01 van de Teststandaard voor Inland AIS is toegelaten, blijft toegestaan tot en met 30 november 2015.

De Inland AIS-apparaten die op dat moment al aan boord van een binnenschip zijn ingebouwd, mogen ook na deze datum verder gebruikt worden.

De CCR vestigt de aandacht van de erkende inbouw-bedrijven en de schippers op de omstandigheid dat voor de naleving van de voorschriften van de CCR met ingang van 1 december 2015 alleen nog Inland AIS-apparaten met een typegoedkeuring overeenkomstig de editie 2.0 van de Teststandaard voor Inland AIS ingebouwd mogen worden. De lijst van deze apparaten wordt gepubliceerd op de website van de CCR.

De CCR in het kort
De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) is een internationale organisatie die een essentiële regelgevende rol speelt voor de organisatie van de Rijnvaart. De CCR is actief op technisch, juridisch, economisch, sociaal en milieugebied. Haar werkzaamheden staan op alle taakgebieden in het teken van een efficiënt, veilig, sociaal verantwoord en milieuvriendelijk vervoer over de Rijn. Afgezien van de Rijn, ontplooit de Centrale Commissie vandaag de dag talrijke activiteiten die betrekking hebben op de Europese waterwegen in ruimere zin. Zij werkt daarbij nauw samen met de Europese Commissie, alsmede met de andere rivierencommissies en internationale organisaties.

Contact secretariaat van de CCR
Raphaël Wisselmann
+33 (0)3 88 52 96 44
ccnr@ccr-zkr.org
Bron: Persbericht CCR

Amendement vergoeding registratie marifoon verworpen

Op 8 december jl. hebben Tweede Kamerleden Bisschop en Dijkgraaf een amendement ingediend om de marifoonvergunningheffing per 1-1-2016 niet door te voeren. Dit deden ze tijdens het algemeen overleg over de Scheepvaart (SGP). Beide Kamerleden kregen hierin bijval van de SP, CDA en de PVV.

Als toelichting op dit amendement gaven de kamerleden Dijkstal (SGP) en Geurts (CDA) de volgende tekst:
Het kabinet heeft voorgesteld om de vergoedingen voor registratie van marifonen per 2016 opnieuw in te voeren. Deze vergoeding was per 2008 afgeschaft, onder meer omdat deze vergoeding voor de pleziervaart een belemmering vormde om een marifoon aan te schaffen en dit ten koste ging van de veiligheid op het water.
Dat argument geldt nog steeds. Het risico is groot dat door herintroductie van de vergoeding opnieuw een belemmering voor de aanschaf van marifonen wordt opgeworpen, binnenvaartschippers minder mogelijkheden hebben om de pleziervaart te waarschuwen bij een dreigende aanvaring en het aantal aanvaringen toeneemt. De maatschappelijke kosten zijn dan groter dan de begrote baten.

Bij stemming bleken de regeringspartijen VVD, PvdA en D66 voor het invoeren van deze vergoeding. Met 93 stemmen tegen en 56 stemmen voor (naast SGP en CDA werd dit amendement omarmd door oa SP, PVV, CU en GL) werd het amendement verworpen.
Het Watersportverbond zal nu met haar partners binnen de watersportbranche overleggen wat haar nu te doen staat.

Bron: Watersportverbond

Registratie maritieme zenders

Eerder schreven wij al over het besluit dat de registratie voor het gebruik van maritieme zenders met ingang van 1 januari 2016 niet meer gratis is. Mogelijk dat u hierover net als wij ook al een brief van het Agentschap Telecom heeft ontvangen. Voor u zetten we nog even een paar punten op een rij:
- Voor pleziervaartschepen tot 20 meter is een marifoon niet verplicht. In het buitenland kan dat anders zijn. In België is een marifoon bijvoorbeeld verplicht voor een kajuitjacht vanaf 7 meter.
- Heeft u een marifoon aan boord dan moet u dit registreren en krijgt u een roepnaam en onder andere een ATIS code. Heeft u geen marifoon maar bijvoorbeeld wel een noodzender dan moet u deze ook registreren.
De registratieplicht geldt voor elke zender die uitzendt op de maritieme frequenties.
- Registratie is verplicht en kan van levensbelang zijn.
De van u en uw schip geregistreerde gegevens (afmetingen, uiterlijke kenmerken) zijn van groot belang als u in nood verkeert en men naar u en uw schip moet gaan zoeken.
Als u bent geregistreerd is het dus belangrijk dat deze gegevens kloppen.
- U bent verplicht alle maritieme zendapparatuur zoals marifoon, AIS of noodzender te registreren bij het Agentschap Telecom. Tot en met dit jaar was dat gratis. Met ingang van 1 januari 2016 moet u per jaar én per registratie € 31 betalen. Dat is ongeacht het aantal verschillende zenders of apparaten die u registreert.
Maar heeft u meerdere schepen met elk eigen zenders en een eigen roepnaam, dan tellen deze als aparte registraties en moet u dus per schip € 31 betalen.
- Tegenwoordig bestaan er ook Personal Locator Beacons (PLB). Dat is een persoonlijke noodzender of -baken die u op uw persoon draagt en het mogelijk maakt u terug te vinden. Bijvoorbeeld in de bergen of als u overboord valt. Voor deze apparatuur geldt geen registratieplicht, maar moet u een vergunning hebben.
- Iedereen die bij het Agentschap Telecom staat geregistreerd krijgt een brief met daarin uitleg en welke gegevens er op dit moment van u geregistreerd staan. Daarbij ook uitleg hoe online de van u geregistreerde gegevens te controleren en eventueel te wijzigen.
- Uw gegevens kunt u in het online Gebruikersregister bekijken en eventueel wijzigen. Om als particulier in te loggen heeft u een DigiD nodig. Wacht niet tot het laatste moment want als u nog geen DigiD heeft of u bijvoorbeeld een nieuw wachtwoord moet opvragen kost dat enkele dagen. Voor bedrijven geldt een andere procedure.
Ook dan kost het tijd een login aan te vragen.
- Mocht u meerdere registraties bij het Agentschap Telecom hebben dan krijgt u meerdere brieven. Kijk dan nog eens welke registratie u wilt behouden en of eventueel registraties samengevoegd kunnen worden.
- De pleziervaart is dus niet verplicht om een marifoon aan boord te hebben. Het is echter wel makkelijk voor bijvoorbeeld contact met een sluis of andere scheepvaart. En in het geval van nood nog steeds de beste manier om hulp in te roepen of eventueel een in nood verkerend schip te helpen.
- Heeft u een marifoon aan boord of een andere zender dan moet iemand aan boord zijn met een bedieningscertificaat. Voor een zogenaamde binnenvaart marifoon volstaat het basiscertificaat marifonie. Voor de meeste andere zenders of bijvoorbeeld een zeevaart marifoon is al een Marcom-B certificaat nodig.
- Wij krijgen nogal wat reacties van mensen die hun registratie bij het Agentschap ongedaan willen maken.
Dat kan en moet u dus doen voor het einde van dit jaar. Bedenk dan wel dat u alle zenders van uw schip moet halen. Het is dus niet voldoende om de stekkers uit uw marifoon te halen. Uw marifoon moet echt helemaal van boord zijn. Dat geldt dan voor alle andere zendapparatuur. Bedenk dan ook dat u in geval van nood geen zender meer heeft om hulp in te roepen. Een mobiele telefoon of app van de KNRM is natuurlijk handig, maar heeft op zee geen bereik en op open water niet altijd.
- Heeft u geen registratie dan heeft u ook geen ATIS, geen roepnaam en geen MMSI code. Dus als u in het buitenland vaart en denkt de registratieplicht te ontlopen, kunt u de zender toch niet op de juiste manier gebruiken.
- Als u uw marifoon van boord haalt en doorverkoopt bedenk dan wel dat de nieuwe eigenaar op dat moment met uw codes kan gaan rondvaren. Zorg er dus voor dat de koper uw registratie overneemt of zijn eigen codes in de apparatuur laat zetten.
- Wij hopen niet dat veel watersporters om deze reden hun

marifoon van boord halen. Maar als u een tweedehands marifoon zoekt dan zijn de komende maanden wellicht het moment. Vergeet echter niet om u te registreren of de registratie van de vorige eigenaar over te nemen.

Bron: Vaarwijzer

Brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu inzake scheepvaart

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Den Haag, 16 oktober 2015

Met het oog op het algemeen overleg van 5 november en de nog openstaande moties en toezeggingen, ga ik hierna achtereenvolgens in op:
- ontwikkelingen in de scheepvaart op het gebied van CO2-reductie en verbetering van luchtkwaliteit;
- de stand van zaken met betrekking tot het schrappen van onnodige technische voorschriften aan binnenvaartschepen, en
- de stand van zaken met betrekking tot het onderzoek naar de mogelijkheid voor groter kostenverhaal bij wrakberging.

Voor de volledige tekst zie
https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/31409/kst-31409-92?resultIndex=2&sorttype=1&sortorder=4

Bron: Officiële bekendmakingen


TNO innovation for life

Technical Sciences
Oude Waalsdorperweg 63
2597 AK Den Haag
Postbus 96864
2509 JG Den Haag

www.tno.nl

T +31 88 866 10 00
F +31 70 328 09 61

TNO-rapport

2013 R11830
Overgangstermijnen geluidnormen binnenvaart - Geluidtechnische en financiële consequenties van het toepassen van de normen - Definitief rapport

Datum	juli 2014
Auteur(s)	Foort de Roo Casper Bosschaart Eddy Gerretsen (Level Acoustics) Mark Houben Erwin Jansen Sabine Janssen Arnold Koopman (Level Acoustics) Remy Wenmaekers (Level Acoustics)
Exemplaarnummer	
Oplage	
Aantal pagina's	109 (incl. bijlagen)
Aantal bijlagen	14
Opdrachtgever	Ministerie van Infrastructuur en Milieu t.a.v. Mr. L. Vermeulen Postbus 20904 2500 EX DEN HAAG
Projectnaam	Onderzoek overgangstermijnen geluidnormen binnenvaart – Zaaknr. 31082862
Projectnummer	060.04645

Alle rechten voorbehouden.
Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, foto-kopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van TNO.

Indien dit rapport in opdracht werd uitgebracht, wordt voor de rechten en verplichtingen van opdrachtgever en opdrachtnemer verwezen naar de Algemene Voorwaarden voor opdrachten aan TNO, dan wel de betreffende terzake tussen de partijen gesloten overeenkomst.
Het ter inzage geven van het TNO-rapport aan direct belang-hebbenden is toegestaan.

© 2014 TNO

TNO rapport overgangstermijnen geluidnormen binnenvaart

Onderzoek van TNO naar de aard en de omvang van de knelpunten met betrekking tot het voldoen aan de geluideisen uit het Reglement voor onderzoek van schepen op de Rijn (ROSR).

Te downloaden via
https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2015/10/16/tno-rapport-overgangstermijnen-geluidnormen-binnenvaart-geluidtechnische-en-financiele-consequenties-van-het-toepassen-van-de-normen (109 bladzijden).

Bron: Rijksoverheid


DPA | CAUBERG-HUYGEN RAADGEVENDE INGENIEURS

Science Park Eindhoven 5634
5692 EN SON
Postbus 25
5690 AA SON

T +31 (0)40-3031100
F +31 (0)40-3031101
www.chri.nl

level acoustics

De Rondom 10
5612 AP Eindhoven

T +31 (0)40 2472700
www.levelacoustics.nl

Vervolgonderzoek Geluid Binnenvaartschepen
Eindrapport - definitief

Datum 31 maart 2015
Referentie 20140720-06

Rapport Vervolgonderzoek Geluid Binnenvaartschepen

Het rapport beschrijft een onderzoek naar de geluidseisen voor binnenvaartschepen uit het Reglement voor onderzoek van schepen op de Rijn (ROSR).

Binnenvaartschepen op de internationale Rijn moeten voldoen aan technische eisen, afgesproken in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en vastgelegd in het Reglement voor onderzoek van schepen op de Rijn (ROSR). In 2003 is besloten dat schepen gebouwd voor het jaar 1976 ook moeten gaan voldoen aan deze eisen. Hieronder vallen enkele eisen die worden gesteld aan de productie van geluid van binnenvaartschepen.

Door de brancheorganisaties voor de binnenvaart is bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) gesignaleerd dat het voldoen aan de geluideisen zal leiden tot technische en/of financiële knelpunten. Onderzoek door TNO en Level Acoustics bevestigt bovenstaand beeld (dit onderzoek heet verder het 'vooronderzoek').

Het voorliggende onderzoek geeft antwoord op vier hoofdvragen:
1. Bevestigen aanvullende metingen bij meer schepen de conclusies uit het vooronderzoek?
2. Met welke geluidreducerende maatregelen kan het geluidniveau worden verlaagd, wat is het effect van deze maatregelen en wat zijn hiervan de kosten?
3. Kan, onder bepaalde voorwaarden, een meer flexibele toetsingsnorm worden aangehouden?
4. Is het bestaande meetprotocol werkbaar of zijn aanpassingen gewenst rekening houdend met de mogelijk flexibele toetsingsnorm?

Het totale rapport (249 bladzijden) is te downloaden via https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2015/10/16/vervolgonderzoek-geluid-binnenvaartschepen.

Bron: Rijksoverheid

Toezeggingen AO Scheepvaart eisen aan de binnenvaart door de CCR

In de brief aan de Tweede kamer van 8 december 2015 betreft toezeggingen AO Scheepvaart november 2015 laat Minister Schultz van Hagen het volgende weten over de eisen aan de binnenvaart:

Eisen aan de binnenvaart door de CCR
Onderstaand schets ik de achtergrond en de stand van de technische eisen voor binnenvaartschepen, zoals toegezegd. Om u daarnaast in bredere zin te informeren over de inzet van Nederland in de CCR, stuur ik u hierbij ook het document "Balans van het Nederlands voorzitterschap van de CCR 2014-2015" toe.

De reglementen
Er zijn twee reglementen voor technische eisen aan binnenvaartschepen. Beide reglementen worden in het normaal spraakgebruik over het algemeen aangeduid als "de CCR eisen". Dit is echter enigszins misleidend, omdat zij niet exclusief in de CCR tot stand komen. Het gaat om:
- Het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), en
- Bijlage II bij richtlijn 2006/87/EG, van de Europese Unie.

De reglementen zijn inhoudelijk nagenoeg identiek. Schepen kunnen aantonen aan een van beide reglementen te voldoen door middel van een Certificaat van Onderzoek (ROSR) of een communautair certificaat (Richtlijn 2006/87). Het ROSR is door de CCR vastgesteld voor de Rijn, de Waal en de Lek. Richtlijn 2006/87 geldt in feite voor alle binnenwateren, ook voor de Rijn de Waal en de Lek. In het kader van de richtlijn worden deze wateren aangeduid met "Zone R".

Beide reglementen erkennen elkaars certificaten. Dit wil zeggen dat een schip met een Certificaat van Onderzoek ook op wateren mag varen die onder de richtlijn vallen. Schepen met een communautair certificaat mogen eveneens varen op de Rijn, de Waal en de Lek, als zij een aantekening "Zone R" op hun certificaat hebben.

Beide reglementen kennen overgangsbepalingen. Dat wil zeggen dat een datum wordt bepaald waarop bestaande schepen ook aan nieuwe technische eisen moeten voldoen. De overgangstermijnen zijn in het ROSR en richtlijn 2006/87 hetzelfde voor schepen die willen varen op de Rijn, de Waal en de Lek (of Zone R, zoals de richtlijn zegt). Voor schepen die niet op deze wateren varen, zijn de overgangstermijnen over het algemeen tien jaar langer. Schepen die hiervan gebruik maken mogen dus niet varen op bovengenoemde wateren.

Het systeem van reglementering zoals hierboven beschreven, zal in de komende jaren ophouden te bestaan. De CCR en de EU hebben geconstateerd dat het wenselijk is om slechts één volledig geharmoniseerd technisch reglement op te stellen. Dit reglement is inmiddels gereed en staat bekend onder de naam ES-TRIN. Zowel de EU als de CCR werken nu aan een juridisch instrument waarin slechts naar ES-TRIN zal worden verwezen. De Europese richtlijn die richtlijn 2006/87/EG zal vervangen, zal naar verwachting onder Nederlands EU-voorzitterschap worden vastgesteld. De aanpassing van het ROSR door de CCR zal gelijktijdig volgen.

Om ES-TRIN in de toekomst te onderhouden is het Comité CESNI opgericht. In dit comité hebben alle lidstaten van de CCR en de EU zitting en stemrecht. Hiermee worden de technische eisen aan binnenvaartschepen in Europa volledig geharmoniseerd. Bestaande rechten blijven echter gehandhaafd. Overgangstermijnen voor de Rijn, de Waal en de Lek blijven gelijk. De overgangstermijnen voor schepen die niet op deze wateren varen, zullen eveneens 10 jaar langer blijven.

De technische eisen zelf
De technische eisen van de CCR en de EU gelden al vele tientallen jaren. Oorspronkelijk was het zo dat wanneer een nieuwe technische eis in het reglement werd opgenomen, deze eis slechts gold voor schepen die vanaf dat moment nieuw werden gebouwd.

Aan deze systematiek kwam in 2003 een einde. Om de binnenvaartvloot een veiligheids- en duurzaamheidsimpuls te geven, besloten de lidstaten van de CCR om voor elke technische eis een datum te bepalen waarop ook bestaande schepen aan deze eis moesten voldoen. De data bij de verschillende eisen werden bepaald aan de hand van een uitgebreid onderzoek van het Duitse Versuchanstalt für Binnenschiffbau uit 2001. De overgangstermijnen die uiteindelijk zijn vastgesteld, zijn eveneens opgenomen in richtlijn 2006/87/EG. Zij hadden de instemming van alle CCR en EU-lidstaten, maar ook van de internationale branche-organisaties in de binnenvaart.

Naarmate de afloop van de eerste serie overgangstermijnen (2010) dichterbij kwam, werd echter duidelijk dat het met name voor veel oudere schepen technisch zeer moeilijk of buitengewoon duur was om aan de nieuw opgelegde technische eisen te voldoen. Toen vanaf 2008 de crisis in de binnenvaart om zich heen greep, vreesden de branche-organisaties dat de technische eisen aan veel ondernemers het laatste duwtje zouden geven richting faillissement.

Mijn inzet en internationaal draagvlak

Al sinds de eerste geluiden vanuit de sector het ministerie bereikten, is mijn inzet geweest de binnenvaartsector tegemoet te komen. Dit heeft in eerste instantie geresulteerd in de zgn. crisishardheidsclausule, waarmee scheepseigenaren nog maximaal zeven jaar extra uitstel konden krijgen van de eisen waarvan de overgangstermijn in 2010 afliep. Nederland was in internationaal verband echter lange tijd de enige lidstaat die het probleem onderkende. De crisishardheidsclausule kon in 2011 met maximaal één jaar worden verlengd, maar over verdere verlenging viel absoluut niet te praten. Over het opnieuw aan de orde stellen van de technische eisen zelf al helemaal niet. Dat besluit was immers met instemming van iedereen en na uitgebreid onderzoek genomen.

Om de overige lidstaten ervan te overtuigen dat er wel degelijk een probleem was met de technische eisen, heeft Nederland in 2010 en 2011 uitgebreid onderzoek laten verrichten naar de gevolgen van de nieuwe technische eisen. Dit onderzoek is in het najaar van 2011 naar de CCR gestuurd. Het onderzoek omvatte alle bepalingen waaraan sinds 2003 een overgangstermijn was verbonden.
Naar aanleiding van dat onderzoek heeft de CCR het onderwerp "overgangsbepalingen" op de agenda gezet.
Al bij het begin van het Nederlands voorzitterschap van de CCR in 2014 heb ik aangekondigd de vermindering van regels als prioriteit te hebben. Medio 2014 heeft de CCR besloten voor een aantal bepalingen uitstel van inwerkingtreding te verlenen. Hierover heb ik uw Kamer in medio 2014 en begin 2015 schriftelijk geïnformeerd.
In deze brieven gaf ik aan dat het uitstel en het verdere onderzoek zich tot een kleine vijftien bepalingen zou beperken. Deze bepalingen zijn ook specifiek genoemd.
Ten aanzien van andere bepalingen waarvan de overgangstermijn in 2010 of 2015 is afgelopen zal ik geen actie meer ondernemen. Hiervoor is in de CCR noch in de EU enig draagvlak bij andere lidstaten.

Stand van zaken

Ik heb van het begin af aan actief gezocht naar definitieve oplossingen voor bovengenoemde probleembepalingen.
Over de voorlopige resultaten heb ik uw Kamer geïnformeerd in mijn brief van 16 oktober 2015.
Er is uitgebreid onderzoek verricht naar de geluidsnormen op binnenvaartschepen en begin 2016 zal in CESNI een aanvang worden genomen met de discussie over een definitieve oplossing. Hetzelfde geldt voor de eisen aan autokranen. Naar verwachting kan ik ook begin 2016 het onderzoek naar de elektrische installaties afronden, waarna ook op dit punt concrete voorstellen naar CESNI kunnen worden gestuurd. De inzet van Nederland komt tot stand in nauwe samenwerking met de brancheorganisaties is de binnenvaart.

België en Frankrijk hebben inmiddels onderzoek gedaan naar de normering van bijboten en de doorsnede van ontluchtingsleidingen. Deze analyses kunnen begin 2016 door CESNI worden besproken. Ik zal de branche-organisaties uitnodigen op deze analyses te reageren. Indien nodig zal ik hun inbreng naar voren brengen in de discussies in CESNI.

Het doel is om voor 1 januari 2020 definitieve oplossingen te hebben gevonden voor die bepalingen waarvan de inwerkingtreding werd uitgesteld. Daaraan zal in CESNI onverminderd hard worden gewerkt.

Het eerdergenoemd onderzoek uit 2011 identificeert ook een aantal knelpunten bij bepalingen waarvan de overgangs-termijnen in 2035 respectievelijk in 2041 aflopen.
Het betreft hier onder andere een aantal eisen aan verblijven, de breedte van de gangboorden, de plaats van het aanvaringsschot en het voorschip met ankernissen.
Omdat deze bepalingen pas vanaf 2035 in werking treden, vindt hierop nu nog geen actie plaats. Ik zal er echter voor zorgen dat onderzoek naar deze bepalingen en naar oplossingen voor mogelijke knelpunten ruim op tijd ter hand wordt genomen. Dit om te voorkomen dat we in de aanloop naar 2035 in een soortgelijke situatie belanden.

Bron: Rijksoverheid

6 februari 2016 presentatie Certificaat van Onderzoek

Presentatie CvO door Rob Klaassen a/b Terra Nova op 6 februari 2016. Het Certificaat van Onderzoek (CvO), wat moet nu wel en wat niet?

Op 6 februari houdt Rob Klaassen van Akwadrant Scheepstechniek hier een presentatie over. Rob is keurder voor het CvO, gespecialiseerd in pleziervaartuigen.
Ons soort schepen dus, die niet (meer) beroepsmatig varen.
Aan bod komen onder andere de overgangsregeling 'klaarblijkelijk gevaar' en de situatie na 30 december 2018.
Er is ook volop gelegenheid om vragen te stellen. U bent vanaf 13.30 uur van harte welkom op de Terra Nova.
Toegang is gratis.

Programma
13.30 - 14.00 inloop
14.00 - 15.30 presentatie Rob Klaassen

Aanmelden of vragen
Vul het contactformulier (http://www.terranova1929.nl/?page_id=68) in of bel Mirjam Peil: 06 23 36 14 68.

De Terra Nova ligt in de wintermaanden 2015/2016 naast de René Siegfried, het verenigingsschip van Vereniging de Binnenvaart, Maasstraat 13 Dordrecht. U kunt hier gratis parkeren. De Maasstraat is ook bereikbaar met de bussen 4 en 14 vanaf Station Dordrecht Centraal, halte Maasstraat (Prins Hendrikbrug).

Bron: LVBHB

Nederland succesvol voorzitter Centrale Commissie van de Rijnvaart

De afgelopen twee jaar is Nederland voorzitter geweest van de Centrale Commissie van de Rijnvaart (CCR). Tijdens het voorzitterschap heeft Nederland mooie resultaten geboekt.
Om te beginnen is de CCR een zeer intensieve samenwerking aangegaan met de Europese Commissie.

Daarnaast heeft de CCR in 2015 de weg definitief vrijgemaakt voor het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof voor binnenvaartschepen. Tot slot is hard gewerkt aan oplossingen voor problemen die bepaalde schepen ondervinden met bepaalde technische eisen.

Minister Schultz: *"Ik ben blij met de stappen die tijdens het Nederlands voorzitterschap gezet zijn. Het is gelukt om regels te vereenvoudigen, kosten te besparen en de scheepvaart weer een stukje duurzamer te maken."*

De CCR is gedurende het Nederlands voorzitterschap een zeer intensieve samenwerking aangegaan met de Europese Commissie. Dat heeft op korte termijn tot gevolg dat er nog maar één reglement met technische eisen aan binnenvaartschepen zal bestaan, waar de CCR en de Europese Unie nu elk hun eigen regels hebben. Dit betekent dat de technische regels gelijk worden getrokken zonder dat bestaande rechten daarbij verloren gaan. Om het reglement in de toekomst te onderhouden is een nieuw comité opgericht (CESNI) waarin alle lidstaten van de EU en de CCR vertegenwoordigd zullen zijn. Het is de verwachting dat CESNI zich vanaf 2016 ook kan buigen over nieuwe regels voor beroepskwalificaties. Aan de vergaderingen van CESNI zullen ook de internationale organisaties van het binnenvaartbedrijfsleven deelnemen.

Daarnaast heeft de CCR in 2015 de weg definitief vrijgemaakt voor het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof voor binnenvaartschepen. Er zijn operationele, technische en opleidingsvoorschriften vastgesteld voor het gebruik van LNG. Deze regels sluiten goed aan bij de bestaande praktijk. Vanaf nu hoeft dus niet meer voor elk schip een tijdrovende ontheffingsprocedure te worden doorlopen. Hiermee krijgt de vergroening van de binnenvaart een belangrijke impuls.

Ook is hard gewerkt aan oplossingen voor problemen die bepaalde schepen ondervinden met sommige technische eisen. Schepen die varen met groen getint stuurhuisglas kunnen onder voorwaarden met dit glas op een veilige manier blijven varen. Hiermee wordt hen een verplichte investering van tussen de €5.000,- en €10.000,- bespaard. Er is uitgebreid onderzoek verricht naar o.a. geluidseisen en eisen aan kranen. Vanaf 2016 kan over definitieve oplossingen worden gesproken.

Het doel van de CCR is om de welvaart van de scheepvaart op de Rijn en in Europa te bevorderen en het waarborgen van een hoge veiligheidsnorm. Naast Nederland nemen Duitsland, Frankrijk, België en Zwitserland zitting in de CCR. Op 3 december 2015 heeft Nederland het voorzitterschap overgedragen aan Zwitserland.

Bron: Rijksoverheid

Balans van het Nederlands voorzitterschap van de CCR 2014-2015

Mededeling van het Nederlands voorzitterschap

De activiteiten van het Nederlands voorzitterschap waren met name gericht op samenwerking met de Europese Commissie, modernisering van regelgeving, vergroening van de binnenvaart en het beheersen van de crisis in de binnenvaart.

<u>Samenwerking met de Europese Commissie</u>
Oriëntaties van het voorzitterschap:
De Nederlandse delegatie beschouwt het als haar taak om de in deze overeenkomst1 gestelde doelen verder uit te werken en in samenwerking met de Europese Commissie en alle andere betrokken actoren verdere stappen te zetten om te komen tot een uitgebalanceerde structuur waarin standaarden voor de binnenvaart in geheel Europa worden uitgewerkt.

Gedurende het Nederlands voorzitterschap is intensief gewerkt aan de totstandkoming van een nieuw Comité dat kan werken aan standaarden op het gebied van technische eisen aan schepen, alsmede op het gebied van bemannings-eisen en beroepskwalificaties. Uiteindelijk is in juni 2015 bij besluit van de CCR het Comité CESNI ingesteld.
In dit comité hebben de lidstaten van de CCR alsmede de lidstaten van de EU zitting. Bovendien mag een groot aantal non-gouvernementele organisaties aan de vergaderingen van CESNI deelnemen, om op die manier het draagvlak voor de standaarden van CESNI te garanderen.

Afspraken zijn gemaakt over de secretariële ondersteuning van CESNI door het secretariaat van de CCR, alsmede over de financiering hiervan door de Europese Commissie. In het najaar van 2015 is CESNI van start gegaan en kon de eerste technische standaard worden vastgesteld. Bovendien is een begin gemaakt met het opstellen van een werkprogramma voor de periode 2016-2018. Dit zal naar verwachting begin 2016 worden vastgesteld.

Daarnaast zijn opnieuw afspraken gemaakt met de Europese Commissie over de uitvoering van de marktobservatie.

<u>Modernisering van regelgeving</u>
a) Bemanning

Oriëntaties van het voorzitterschap:
Evenals dat voor het Franse voorzitterschap het geval was, zal de modernisering van het kwalificatiesysteem voor varend binnenvaartpersoneel een absolute prioriteit zijn. (…) Van belang is te bezien of de huidige, al weer wat oudere, regelgeving voor de samenstelling van de bemanning, de vaar- en rusttijden en de daarvoor benodigde handhavingsmiddelen, de binnenvaart wellicht onnodig in haar concurrentiekracht belemmert. Daarom wil Nederland met prioriteit onderzoeken of deze regelgeving nog wel past bij de hedendaagse eisen aan de bedrijfsvoering, de nieuwe technische mogelijkheden en de gewijzigde arbeidsmarktsituatie in de binnenvaart.

Wat betreft de regelgeving voor de samenstelling van de bemanning en de vaar- en rusttijden heeft de Rondetafel over dit onderwerp in 2014 duidelijk gemaakt dat zowel de vertegenwoordigers van de CCR-landen als de Sociale

Partners en handhavende instanties modernisering van deze regelgeving noodzakelijk vinden. Inmiddels is door de Sociale Partners een aantal voorstellen gedaan voor aanpassingen die op korte en middellange termijn zouden kunnen worden gerealiseerd. Daarnaast wordt thans in samenwerking tussen de CCR en de Sociale Partners bezien hoe een meer fundamentele wijziging van deze regelgeving vorm kan krijgen.

Voor het wederzijds erkennen tussen de CCR en derde landen van door middel van een schoolopleiding verkregen beroepskwalificaties, is er een CCR-procedure tot stand gekomen. De Platina-competentietabellen maken van deze procedure deel uit. Ze zijn van wezenlijk belang om tot een goede vergelijking tussen de opleidingen van de Rijnvaartscholen en die van derde landen te kunnen komen. Toepassing van deze procedure heeft inmiddels geleid tot de wederzijdse erkenning van aan de school te Decin in Tsjechië, de school CERONAV in Roemenië, en de in de CCR-landen behaalde matrozendiploma's.

Beroepskwalificaties is één van de onderwerpen die in EU verband zijn opgepakt, en in CESNI verder zullen worden uitgewerkt. Naar verluidt zal de Europese Commissie eind 2015 het voorstel voor een nieuwe richtlijn presenteren. Aan dit voorstel zullen o.a. de Platina-competentietabellen ten grondslag liggen.

b) Eenduidige standaard technische regelgeving
Oriëntaties van het voorzitterschap:
Gelijktijdig met het werk aan een eenduidig juridisch kader dat de samenwerking tussen de CCR en de EU bezegelt, moet op het gebied van de technische regelgeving een eenduidige technische standaard worden uitgewerkt gebaseerd op het huidige ROSR en bijlage II bij Richtlijn 2006/87/EG.

Onder leiding van het secretariaat van de CCR heeft een groep bestaande uit experts uit Frankrijk, Nederland, Oostenrijk en het Verenigd Koninkrijk gewerkt aan een vergelijking tussen het ROSR en bijlage II bij richtlijn 2006/87/EG. Op basis van deze vergelijking heeft de expertgroep een voorstel uitgewerkt voor een technische standaard. Dit voorstel is besproken in de gemeenschappelijke werkgroep van de CCR en de EU (JWG). Nadat JWG de laatste openstaande discussiepunten had gedefinieerd in september 2015, heeft voornoemde expertgroep, aangevuld met experts uit Duitsland en België, de ontwerpstandaard voltooid in oktober 2015. Nadat een speciaal daartoe ingestelde werkgroep onder CESNI de ontwerpstandaard akkoord had bevonden en de coördinatieprocedure binnen de EU doorlopen was, kon de standaard op 26 november door CESNI worden aangenomen.

Vergroening van de binnenvaart
Oriëntaties van het voorzitterschap:
Een van de belangrijkste aandachtspunten is een alomvattend kader te vormen voor het gebruik van LNG als brandstof voor binnenvaartschepen. Elk bevoegd Comité van de CCR zal op haar eigen deelterrein een robuust regelgevend kader moeten uitwerken om het gebruik van LNG als brandstof blijvend mogelijk te maken. Ook het gebruik van andere alternatieve brandstoffen, zoals waterstofgas, verdienen bijzondere aandacht.

Sinds maart 2013 is in diverse expertgroepen gewerkt aan voorstellen om de regelgeving van de CCR aan te passen aan de opkomst van LNG als brandstof voor binnenvaartschepen. Er zijn voorstellen ontwikkeld tot aanpassing van het ROSR, het Rijnvaartpolitiereglement en het Reglement Scheepvaartpersoneel. De diverse expertgroepen kenden een brede samenstelling met vertegenwoordigers uit delegaties van diverse lidstaten, alsmede erkende classificatiebureaus en havenautoriteiten. De expertgroepen werden op adequate wijze ondersteund door het secretariaat van de CCR.

De voorstellen van de diverse expertgroepen zijn behandeld in de bevoegde werkgroepen en Comités van de CCR en de EU (RP, STF, RV, alsmede RP/G, STF/G en JWG). Uit een raadpleging van het binnenvaartbedrijfsleven op 2 februari 2015 in het Palais du Rhin in Straatsburg bleek dat er veel draagvlak was voor de voorstellen. In juni 2015 heeft de plenaire vergadering van de CCR de voorstellen tot wijziging van het RPR en het RSP aangenomen.
In december 2015 zal de plenaire vergadering naar verwachting het voorstel tot wijziging van het ROSR kunnen aannemen. Daarmee heeft de CCR de weg vrijgemaakt voor de uitrol van LNG als brandstof in de binnenvaart. De voorstellen zijn tevens opgenomen in de technische standaarden van CESNI.

Om verdere impulsen te geven aan de introductie van LNG werd op 8 oktober 2015 het *"LNG-Strategiesymposium Binnenvaart en Havens"* georganiseerd in Straatsburg.
Uit de discussie kwam naar voren dat er veel belang wordt gehecht aan meer samenhang in de steun van de Europese Unie voor de ontwikkeling van LNG, waarbij de nadruk werd gelegd op de risico van strengere emissie-grenswaarden. Hoewel de huidige marktsituatie door de sterk gedaalde olieprijzen als moeilijk is aangemerkt, zou het globale overaanbod aan LNG op middellange tot lange termijn een goed voorteken voor het toekomstige concurrentievermogen van LNG kunnen zijn.

Beheersing crisis binnenvaart
Oriëntaties van het voorzitterschap:
Versterking van de marktobservatie voor de binnenvaart door de CCR kan algemene data opleveren over marktontwikkelingen en aldus bijdragen aan de onderbouwing van investeringsbeslissingen door ondernemers. (…) Als onderdeel van dit aandachtsgebied streeft Nederland naar een permanente oplossing voor problemen die voorvloeien uit de afloop van de overgangstermijnen uit het ROSR.

In oktober 2014 heeft in Brussel onder gezamenlijk voorzitterschap van het CCR-secretariaat en de Europese Commissie (DG Move) een rondetafelbijeenkomst plaatsgevonden, waaraan behalve de lidstaten ook diverse vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en andere stakeholders hebben deelgenomen. Doel was het bespreken van de ervaringen met de marktobservatie en het aanleveren

van ideeën voor de nieuwe opzet van de marktobservatie. Deze ideeën zijn verwerkt in het nieuwe contract tussen de Europese Commissie en de CCR, dat naar verwachting eind 2015 gesloten gaat worden. Het secretariaat van de CCR gaat ook de komende jaren een marktobservatie uitbrengen in opdracht van de Europese Commissie. Daarbij zal gestreefd worden naar meer actualiteit in de informatie, o.a. door het regelmatiger digitaal uitbrengen van updates. Ook zal getracht worden meer prognoses in de observatie op te nemen, een wens van het bedrijfsleven. De lidstaten zullen gegevens aanleveren ten behoeve van de marktobservatie en onderzocht zal worden in hoeverre meer actuele informatie kan worden verzameld.

In 2014 heeft de CCR een permanente oplossing gevonden voor schepen die varen met stuurhuisruiten met een lichtdoorlatendheid van minder dan 75%. Onderzoek wijst uit dat bij benadering nog 30% van de binnenvaartvloot is uitgerust met groen getint stuurhuisglas. Dit glas heeft een lagere lichtdoorlatendheid. Deze lagere lichtdoorlatendheid vormt geen belemmering bij het varen overdag. Met enkele eenvoudige aanpassingen is ook veilige vaart 's nachts mogelijk. Voor de bestaande schepen is het ROSR hierop aangepast. Ten opzichte van de "oude" voorschriften ligt de investering per schip tussen de €5.000,- en €10.000,- lager.

Inmiddels zijn onderzoeken uitgevoerd naar de eisen aan autokranen, geluidsemissies, bijboten en ontluchtingsleidingen op brandstoftanks. Naar verwachting kan CESNI in 2016 concrete voorstellen behandelen.

Bron: CCR

LNG toegestaan als brandstof op de Rijn

Door een aanpassing van het reglementair kader maakt de CCR het mogelijk om vloeibaar gas (LNG) in de Rijnvaart naast diesel als een "reguliere" brandstof te gebruiken.
Uit verschillende nationale en Europese onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten is naar voren gekomen dat vloeibaar aardgas (LNG) voor de binnenvaart als een zeer geschikte brandstof kan worden beschouwd. De prijs per energie-eenheid is vrij laag, de calorische waarde hoog en bij verbranding is deze brandstof in principe klimaat- en milieuvriendelijker.

Tegen de achtergrond van de ervaringen die zijn opgedaan met de exploitatie van binnenvaartschepen die bij wijze van test al LNG gebruiken, heeft de CCR een wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn aangenomen en daarin vastgelegd welke technische vereisten gelden voor dit soort schepen. De voorschriften zijn in nauw overleg tussen de bevoegde autoriteiten, deskundigen op dit vlak en het binnenvaartbedrijfsleven opgesteld. Zij vormen een aanvulling op het wettelijk kader voor het gebruik van LNG dat al in juni 2015 tot stand kwam. Zij waarborgen een hoge veiligheidsstandaard in de binnenvaart, terwijl tegelijkertijd technologische innovatie bevorderd wordt.

Het nieuwe wetskader maakt het mogelijk LNG voortaan naast diesel als "reguliere" brandstof in de Rijnvaart te gebruiken.

In oktober 2015 werd bovendien de rechtszekerheid verder verhoogd door de publicatie van de versie 1.0 van de standaard voor de checklist voor het bunkeren van LNG met behulp van een tankwagen. Zoals bepaald in het Rijnvaartpolitiereglement mag pas met het bunkeren worden begonnen als de schipper heeft vastgesteld dat de voorbereidende taken goed uitgevoerd en gedocumenteerd zijn.
De CCR bekrachtigt hierdoor eens te meer haar actieve rol bij de totstandkoming van een reglementair kader voor het gebruik van LNG als brandstof voor binnenvaartschepen en steunt op deze wijze de inspanningen van het bedrijfsleven om te komen tot een reductie van de verontreiniging, de uitstoot van broeikasgassen en de exploitatiekosten in de binnenvaart.

De eisen voor het varen op LNG zijn vastgelegd in de bekendmaking aan Rijnscheepvaart nr. 2/2015, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 25 november 2015, IENM/BSK-2015/220275.

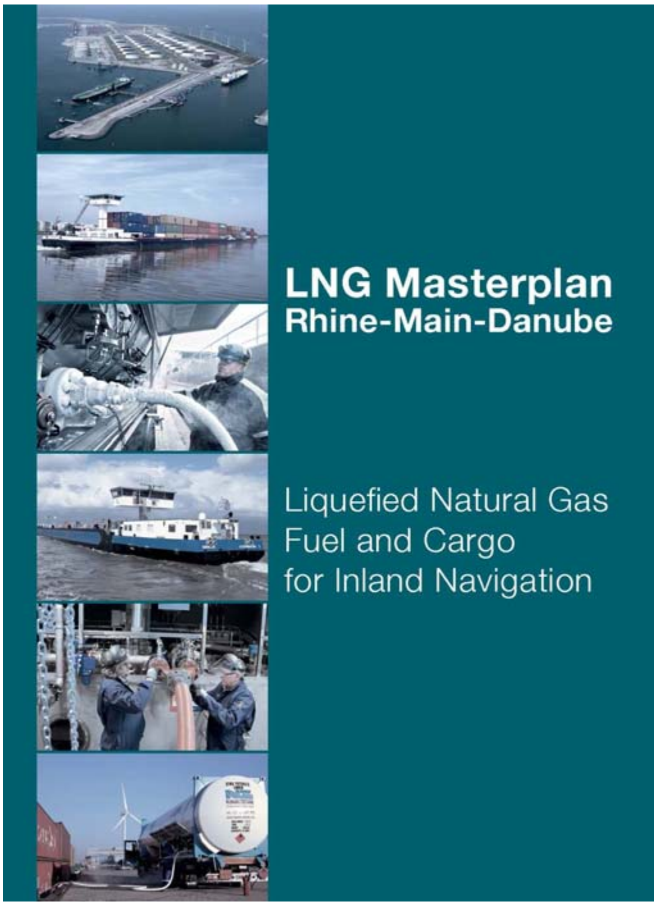
Met ingang van 1 december 2015 tot en met 30 november 2018 gelden de volgende bepalingen als tijdelijke wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement 1995.

In artikel 1.01 worden in de alfabetische rangorde, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel ac door een puntkomma, de volgende onderdelen toegevoegd.
ad. LNG-installatie:
alle elementen van het schip die vloeibaar aardgas (LNG) of aardgas kunnen bevatten, zoals motoren, brandstoftanks, buffertanks en bunkerleidingen;
ae. bunkerzone:
de zone die in een omtrek van 20 m van de aansluiting voor het bunkeren ligt;
af. vloeibaar aardgas (LNG):
aardgas dat vloeibaar is gemaakt door afkoeling tot een temperatuur van - 161°.

Door middel van deze bekendmaking wordt allereerst een aantal wijzigingen van tijdelijke duur van het Rijnvaartpolitiereglement 1995 (Rpr), met betrekking tot voorschriften voor schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken, bekendgemaakt.
Deze schepen brengen een specifiek risico met zich mee, verbonden aan dit type brandstof. Om een veiligheids-niveau te bereiken dat gelijkwaardig is aan dat van schepen die gasolie gebruiken als brandstof, zijn gerichte voorschriften opgesteld voor de exploitatie van schepen die gebruik maken van LNG als brandstof als zij de Rijn bevaren.

Voor de volledige tekst zie
https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2015-42586.html

Bron: CCR en Rijksoverheid





LNG veiligheidsstudies gepubliceerd

LNG is al tijden bekend als brandstof voor zeeschepen maar voor de binnenvaart waren de veiligheidsaspecten die daarbij komen kijken tot op heden niet helder. Door de studies worden onduidelijkheden weggenomen en transitie van stookolie naar LNG gestimuleerd.

Bron: Internet

Binnenvaart 3.0 - Het internet van schepen

De binnenvaart overhandigde op donderdag 5 november 2015 het plan BINNENVAART 3.0 aan Betty de Boer van de VVD en Lutz Jacobi van de Partij van de Arbeid, die het namens de Tweede Kamer in ontvangst nam voorafgaand aan het Algemeen Overleg Scheepvaart.
Dit vooruitstrevende plan geeft een toekomstvisie van de positie van de binnenvaart en de vaarwegen binnen de snelle technologische veranderingen. Minister Schultz van Haegen gaf tijdens het AO aan positief te zijn over het plan en vindt het een goed initiatief vanuit de markt.

Geïnspireerd door het 'internet van dingen', maakt de binnenvaart zich op voor het 'internet van schepen'.
Door schepen ogen en oren te geven en kunstmatige intelligentie toe te voegen ontstaat een compleet nieuw bedienings- en besturingsconcept waarbij de binnenvaart nog beter en nauwer verbonden is met haar omgeving door het slim aan elkaar koppelen van de diverse automatiseringsontwikkelingen.

Het plan is ontwikkeld door Bureau Telematica Binnenvaart en Bureau Voorlichting Binnenvaart. Met een goed beeld van de huidige ontwikkelingen en vanuit een duidelijke toekomstvisie wordt de binnenvaart voorbereidt op de toekomst. Het uiteindelijke doel is het verbeteren van de concurrentiepositie van de binnenvaart.

Volgende stap in het proces is te zorgen voor draagvlak en het zoeken naar partners om het verder uit te bouwen. Schaalgrootte is van groot belang. Minister Schultz gaf aan dat ze met de sector mee wil denken hoe BINNENVAART 3.0 ten uitvoer kan worden gebracht.

Binnenvaart en vaarwegen in een wereld van snelle technologische verandering
In een wereld waarin alles met elkaar verbonden lijkt te zijn, kijken we op een andere manier naar innovatie in binnenvaart en op vaarwegen. Het hedendaagse 'Internet of Things' biedt nieuwe kansen voor een eeuwenoud transportsysteem over water. De Minister van I&M maakt vaart met de 'robotauto', maar is zo'n vergezicht ook op het water mogelijk? Aan de horizon verschijnt een beeld van een 'internet van schepen' waarin schip, schepen onderling, vaarwegen & kunstwerken en logistiek naadloos in elkaar overlopen. Voor de realisatie van een zogenaamd 'BINNENVAART 3.0' is een gedeelde visie en een cross sectorale aanpak nodig. Alleen op die manier bouwen binnenvaart, Nederlandse industrie, diverse kennisinstellingen en de nationale overheid samen aan een intelligenter transportsysteem over water.

Het gehele rapport (14 bladzijden) is te downloaden via http://www.schuttevaer.nl/download/BINNENVAART%203.0.pdf.

Bron: Bureau Telematica Binnenvaart

Nieuwe Europese richtlijn pleziervaartuigen in 2016

De richtlijn is bedoeld om een hoog veiligheidsniveau te waarborgen voor de gebruikers van pleziervaartuigen en waterscooters.
Daarnaast reguleert de richtlijn de uitlaat- en geluidsemissies van bepaalde typen motoraangedreven pleziervaartuigen. De bepalingen in de richtlijn gelden voor alle boten met een romplengte van 2,5 tot 24 meter en zijn bestemd voor sport en vrije tijd, ongeacht het type aandrijving. Ook gedeeltelijk afgebouwde vaartuigen en los verhandelde - voor montage bestemde - onderdelen vallen onder de richtlijn. Deze onderdelen worden genoemd in bijlage II van de richtlijn.

De essentiële eisen voor producten die vallen onder de richtlijn pleziervaartuigen worden genoemd in bijlage I van de richtlijn. De fabrikant of importeur is daarvoor verantwoordelijk en dient ook bepaalde administratieve verplichtingen te vervullen. Vervolgens krijgen de producten een CE-markering, waarmee ze vrij verhandelbaar zijn in de gehele Europese Economische Ruimte (EER).

Uitzonderingen
De Richtlijn pleziervaartuigen heeft een aantal uitzonderingen zoals:
- wedstrijdboten, kano's, kajaks, gondels en waterfietsen;
- zeilplanken en surfplanken (inclusief surfplanken met motor);
- originelen en individuele replica's van historische vaartuigen;
- experimentele vaartuigen;
- voor persoonlijk gebruik gebouwde vaartuigen, die vervolgens gedurende 5 jaar niet op de EU-markt worden gebracht;
- binnenschepen bestemd voor commercieel passagiersvervoer;
- duikboten, luchtkussenvaartuigen en draagvleugelboten;
- met stoomkracht aangedreven vaartuigen met externe verbranding die als brandstof gebruikmaken van kolen, cokes, hout, olie of gas.

Stappenplan doorlopen
De fabrikant, of zijn in de EER gevestigde gemachtigde, is verantwoordelijk dat de goederen voldoen aan de richtlijn. Hij moet daarbij het stappenplan CE-markering doorlopen. Uit de EG-verklaring van overeenstemming die de goederen moet vergezellen en het technisch dossier moet blijken aan welke normen de vaartuigen zijn getoetst.
In Nederland kunnen deze worden opgevraagd bij normalisatie-instituut NEN.

Notified body
Voor specifieke vaartuigen die zijn gebouwd voor tochten dicht bij de kust of in beschermde wateren en in overeenstemming zijn met alle Europese geharmoniseerde veiligheidsnormen, mag de fabrikant zelf interne controles op het product uitvoeren en een EG-verklaring van overeenstemming opstellen. In alle overige gevallen moet hij (een deel van) de overeenstemming-beoordelingsprocedure overlaten aan een 'notified body'.

De Recreational Craft Sectoral Group is de overkoepelende organisatie van notified bodies in de Europese pleziervaartuigenbranche.

Bijzonderheden
Afhankelijk van hun samenstelling of inrichting kunnen pleziervaartuigen tevens onder andere richtlijnen vallen, o.a. de Richtlijn drukvaten van eenvoudige vorm, de Machinerichtlijn, de Richtlijn gastoestellen en de Richtlijn elektromagnetische compatibiliteit.
De richtlijn stelt essentiële eisen, waaraan vaartuigen dienen te voldoen op het moment dat ze in de handel worden gebracht. De richtlijn bevat geen voorschriften voor het (latere) gebruik van het vaartuig. Wel kunnen de lidstaten bepalingen vaststellen voor de vaart op bepaalde wateren ter bescherming van het milieu en de veiligheid op die waterwegen, mits deze bepalingen geen wijziging vereisen in de vaartuigen die aan de richtlijn voldoen.
Op 18 januari 2016 wordt Richtlijn 94/25/EG ingetrokken en opgevolgd door Richtlijn 2013/53/EU betreffende pleziervaartuigen en waterscooters.

Officiële teksten
- Europese wetgeving: Richtlijn 94/25/EG betreffende pleziervaartuigen (geldend tot 18 januari 2016)
- Europese wetgeving: Richtlijn 2013/53/EU betreffende pleziervaartuigen en waterscooters (geldend vanaf 18 januari) Vóór deze datum moeten de lidstaten de nieuwe richtlijn omzetten in nationale wetgeving. De essentiële eisen die aan de producten worden gesteld, blijven grotendeels onveranderd.
- Nederlandse wetgeving: Wet pleziervaartuigen
- Nederlandse wetgeving: Regeling keuringsinstanties Wet pleziervaartuigen

Controlerende instantie
- Inspectie Leefomgeving en Transport

Meer informatie
- Europese Commissie: CE-markering - Pleziervaartuigen
- European Commission: Recreational marine industry
- Inspectie Leefomgeving en Transport: CE-markering pleziervaartuigen
- Kenniscentrum Infomil: Emissies van pleziervaartuigen

Voor meer informatie neemt u contact op met de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland op telefoonnummer (088) 042 42 42.

Bron: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland

Vrij beschikbare NEN normen

Normen zijn afspraken die worden gemaakt en vastgelegd door belanghebbende partijen, zoals ondernemers, producenten, leveranciers, fabrikanten en (eind)gebruikers. Maar ook de overheid, consumenten- of onderzoeksorganisaties werken veelal aan de totstandkoming mee. Het betreft afspraken over producten, processen en diensten. In feite zijn het 'best practices'.

Normen zijn niet verplicht, maar kunnen op vrijwillige

basis worden toegepast. Normgebruikers kunnen de normen tegen betaling aanschaffen bij NEN.

Verwezen normen
Soms wordt in de wet verwezen naar normen. Als je die norm dan toepast, weet je dat je aan de wettelijke eisen voldoet. Makkelijk en handig; je hoeft niet het wiel opnieuw uit te vinden. Maar als je op een andere manier aan de eisen in de wet kunt en wilt voldoen, dan mag dat ook. Dit geldt voor de meeste normen waarnaar het Bouwbesluit verwijst.

Dwingend verwezen = vrij beschikbaar
Als we spreken over dwingend verwezen normen, zijn er twee varianten.

Variant 1: In de wet wordt dwingend verwezen naar een norm. De wetgever wilt dat deze norm wordt toegepast. Je bent dus verplicht aan de norm te voldoen.

Variant 2: We spreken ook over een dwingende verwijzing als de wet naar een norm verwijst, maar je wel een andere oplossing mag toepassen zolang deze maar ten minste gelijkwaardig is aan de norm. Om dit te kunnen beoordelen moet de norm ingezien kunnen worden.

Het Kabinet heeft aan de Tweede Kamer kenbaar gemaakt dat nationale normen (NEN-normen) waarnaar dwingend wordt verwezen in wet- en regelgeving vrij beschikbaar moeten worden gesteld. Dit houdt in dat de normgebruiker niet voor de norm hoeft te betalen om deze te kunnen inzien. De ministeries betalen hiervoor jaarlijks een bedrag aan NEN, want het auteursrecht op de normen blijft bij NEN. Deze afspraak geldt in ieder geval voor de komende vijf jaar. De dwingend verwezen normen worden per 1 januari 2016 online via NEN Connect vrij beschikbaar gesteld.

Overzicht van vrij beschikbaar gestelde NEN-normen
De ministeries van Economische Zaken, Infrastructuur en Milieu, Sociale Zaken en Werkgelegenheid en Veiligheid en Justitie hebben voor hun wetgeving vastgesteld naar welke NEN-normen dwingend wordt verwezen en besloten dat die verwijzing dwingend moet blijven. Het betreft vooral milieunormen, een klein aantal bouwnormen en 'veiligheidsnormen'.

Bekijk het overzicht op de website van de Rijksoverheid, https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/certificaten-keurmerken-en-meetinstrumenten/documenten/brochures/2015/12/10/nen-normen-dwingend. (5 bladzijden!)

NEN Connect: dé totaaloplossing in het gebruiken en beheren van uw normen
De vrij beschikbare normdocumenten zijn vanaf 1 januari 2016 via NEN Connect te raadplegen. Met een gratis account op NEN Connect kunt u dan online in de het gehele assortiment van NEN Connect zoeken en de vrij beschikbare documenten direct inzien. Heeft u nog geen NEN Connect account, dan kunt u deze gratis aanmaken door u te registeren. Heeft u wél al een NEN Connect



Normen Nationaal Normalisatie Instituut (NEN)
Overzicht nationale NEN-normen die per 1 januari 2016 kosteloos inzichtelijk zijn via de website van het NEN

In 2011 heeft het kabinet besloten dat nationale NEN-normen waarnaar dwingend wordt verwezen in de regelgeving kosteloos moeten zijn in te zien. In twee situaties is sprake van een dwingend verwezen norm:
- als het verplicht is aan de norm te voldoen
- als de norm niet verplicht is, maar een andere oplossing wel gelijkwaardig moet zijn aan de norm waar naar wordt verwezen

Om dit te kunnen beoordelen moet de norm ingezien kunnen worden. Naar onderstaande normen wordt dwingend verwezen in wet- en regelgeving. Vanaf 1 januari 2016 zijn deze normen kosteloos in te zien via het online portaal NEN Connect van het NEN.

Meer weten?
- Kabinetsreactie op aanbevelingen over kenbaarheid van normen en normalisatie (Kamerstukken II 2010/11, 27406, nr. 193)
- Informatie normalisatie van de Rijksoverheid
- Informatie Omgevingswet van de Rijksoverheid

Norm	Regelgeving waarin dwingend naar de norm wordt verwezen
NEN 1081	Warenwetbesluit liften
NEN 2033	Besluit draagbare blustoestellen 1997
NEN 3148:1965	Regeling niet reinigbaar straalgrit
NEN 3940:1982	Regeling Europese afvalstoffenlijst
NEN 5077	- Wet geluidhinder - Regeling geluidwerende voorzieningen 1997
NEN 5104	Regeling bodemkwaliteit
NEN 5119:1990	Uitvoeringsregeling Stortbesluit bodembescherming
NEN 5120:1991	Uitvoeringsregeling Stortbesluit bodembescherming
NPR 5272	Regeling geluidwerende voorzieningen 1997
NVN 5626:1990	Uitvoeringsregeling Stortbesluit bodembescherming
NVN 5635:1993	Uitvoeringsregeling Stortbesluit bodembescherming
NEN 5665	Deze norm vervangt de NVN 5626:1990 en de NVN 5635:1993, waar naar wordt verwezen in de uitvoeringsregeling Stortbesluit bodembescherming
NEN 5707	- Regeling beoordeling reinigbaarheid grond 2006 - Regeling bodemkwaliteit
NEN 5709	- Uitvoeringsregeling meststoffenwet - Uitvoeringsregeling gebruik meststoffen
NEN 5720	Waterregeling Regeling bodemkwaliteit
NEN 5725	- Regeling uniforme saneringen - Besluit glastuinbouw - Regeling omgevingsrecht (bodemkwaliteit) - Besluit verplicht bodemonderzoek bedrijfsterreinen
NTA 5727:2004	- Regeling bodemkwaliteit - Productenregeling asbest

De eerste van de 5 pagina’s vrij beschikbare normen

account, dan kunt u direct de vrij beschikbare normdocumenten inzien.

NEN Shop
In de NEN Shop staat bij de norm vermeld of deze vrij beschikbaar is in NEN Connect. Wilt u de norm liever op papier of pdf, dan kunt u tegen betaling de norm via de NEN Shop aanschaffen.

Vragen
Heeft u nog vragen? Kijk dan bij de veelgestelde vragen, https://www.nen.nl/Over-NEN/Vrij-beschikbare-normen/Veelgestelde-vragen-Vrij-beschikbare-normen.htm. Heeft u vragen over de gemaakte afspraken tussen NEN en de overheid, kijk dan op de pagina 'Normen voor producten, diensten of processen' van de Rijksoverheid.

Bron: NEN

Impact Omgevingswet steeds duidelijker

Overheden zijn zich steeds meer bewust van de veranderingen die gepaard gaan met de invoering van de Omgevingswet. Zij zien deze veranderingen als een vervolg op al ingezette ontwikkelingen, maar de wet legt de lat wel hoger. Bijna alle partijen zijn inmiddels gestart met nadenken over de implementatie van de wet binnen de eigen organisatie. Het betreft naast een verandering van cultuur ook belangrijke werkprocessen, waar overheden en niet-overheden voor zichzelf nog een grote opgave zien liggen. Dit zijn een paar conclusies uit het impactonderzoek onder bestuurders, ambtenaren, burgers en ondernemers. De Omgevingswet betekent naar verwachting een ingrijpende verandering voor ambtenaren, burgers en ondernemers en zal ook effect hebben op de bestuurlijke praktijk. Het onderzoek is gehouden om te verkennen hoe

organisaties de impact van de wet ervaren en of zij al aan de slag zijn gegaan met de implementatie.
De aanbevelingen uit de impactanalyse worden gebruikt om de nadere wet- en regelgeving en de implementatie verder vorm te geven.

Gemeenten zien cultuurverandering als prioriteit
Gemeenten zijn inmiddels gewend aan cultuur-veranderingen, maar verwachten wel dat de voorbereiding op de eisen van de Omgevingswet een grote inspanning vraagt. Integraal werken en de invulling van bestuurlijke afwegingsruimte die groter wordt met de wet, zijn grote uitdagingen. Niet voor alle activiteiten is straks een vergunning nodig. De informatie over de wijzigingen in een buurt die zonder vergunning plaatsvinden, zal de gemeente op een andere manier moeten krijgen. De verandering van de regels is voor gemeenten niet het grootste issue maar wel het werken in de geest van de wet. Gemeenten zien verder mogelijkheden om via het Digitaal Stelsel Omgevingswet informatie te delen, ook met inwoners en ondernemers. Ze verwachten echter dat dit niet gaat leiden tot minder behoefte aan advies.

Omgevingsdiensten vragen aandacht voor lokaal maatwerk
Er bestaan grote verschillen tussen omgevingsdiensten, qua opzet en takenpakket en ook hoe zij de impact ervaren. Uitdaging is niet zo zeer het werken met de wet, maar meer het goed samenwerken met gemeenten en provincies (opdrachtgevers) en het leveren van kwaliteit in dienstverlening. De rol van de omgevingsdiensten bij de invoering zal worden bepaald door het bevoegd gezag als opdrachtgever: provincie en gemeenten. Een belangrijk thema in de Omgevingswet is het creëren van lokale afwegingsruimte. De omgevingsdienst heeft te maken met één provincie en meer gemeenten als opdrachtgever.
Dit betekent mogelijk meer invullingen en interpretaties van de lokale afwegingsruimte. Dit kan op gespannen voet staan met beheersing van kosten en efficiëntie.

Provincies hameren op samenwerking in de keten
Provincies zien de wet als een logische vervolgstap in het integraal gebiedsgericht en zaakgericht werken.
De grootste zorgen en onduidelijkheden zijn er over de invulling van de bestuurlijke afwegingsruimte.
Welke afwegingsruimte komt er nu 'echt' in de AMvB's?
En hoe gaan de verschillende overheden, inclusief de eigen provincie, daarmee om? Samenwerken in de keten is cruciaal om de wet te laten slagen. Dit vraagt eerder om een cultuur- dan een organisatieverandering. Daarnaast worden de digitalisering en informatievoorziening als een belangrijk onderdeel van de stelselherziening genoemd, maar ook als complexe, grote uitdagingen met risico's en kosten.

Waterschappen: ontwikkelingen versterken door Omgevingswet
De Omgevingswet vergroot de helderheid en inzichtelijkheid van het omgevingsrecht.
Waterschappen ondersteunen de Omgevingswet en zien het als een kans om al ingezette ontwikkelingen te versterken, zoals zaakgericht en gebiedsgericht werken en accountmanagement. In de komende periode gaan waterschappen aan de slag met het implementatieproces.
Er wordt onder meer in kaart gebracht wat de consequenties van de Omgevingswet zijn voor werkprocessen en competenties van medewerkers. Wel zijn er zorgen over de ICT: zijn de voorzieningen op tijd klaar, wie ontwikkelt wat en wat zijn de kosten?

Rijkspartijen zien niet allemaal de impact van de wet
De zeven departementen die te maken krijgen met de Omgevingswet, ervaren een beperkte impact. Er moet wel duidelijkheid komen over invulling van de stelsel-verantwoordelijkheid en er moeten afspraken worden gemaakt over gezamenlijke aanpak van de implementatie. Het ontwikkelen van de nationale omgevingsvisie en integraal beleid vragen nog veel aandacht. De uitvoerende diensten van het Rijk, zoals Rijkswaterstaat en de Rijksdienst Voor Ondernemend Nederland, ervaren wel een grote impact, vooral op het gebied van werkprocessen, inzet van medewerkers en digitalisering.

Bedrijfsleven zien voordelen van de wet
Individuele bedrijven zijn nog niet goed op de hoogte van de invloed van de Omgevingswet op hun werk;
de brancheverenigingen zijn dat wel. Vooral grote complexe bedrijven lijken baat te hebben bij de wet: zij krijgen beter overzicht. Voorwaarde is dat de digitalisering goed is geregeld. Bedrijven geven aan weinig aanpassingen in de eigen organisatie te voorzien. Zij vinden vooral cultuurverandering bij de overheid van belang.



Het rapport
De impactanalyse bevat concrete conclusies en aanbevelingen per overheid. Maar in het onderzoek zijn ook de gevolgen voor de organisatie, werkprocessen, medewerkers, informatie en ICT en planning in kaart gebracht. Het rapport met de resultaten van de verkennende impactanalyse per thema en per doelgroep kunt u hier vinden.

Bestanden
- Eindrapport verkennende impactanalyse Omgevingswet
- Bijlagen bij eindrapport verkennende impactanalyse
- Was-wordt lijst verkennende impactanalyse Omgevingswet

Bron: Rijkswaterstaat

Regel uw scheepseigendom goed bij het Kadaster

Op http://www.lvbhb.nl/kennis-ervaringen/weblogs-van-leden/weblog-arjen-schoneveld/vandaag-heb-ik-de-aandacht/ staat het verhaal van Arjen Schoneveld, die eind januari 2008 zijn nieuwe schip kocht en pas eind 2015 officieel eigenaar werd van het schip. Lees zijn verhaal aandachtig en trek uw eigen conclusies.

Bron: LVBHB

Blok biedt duidelijkheid over regelgeving woonboten

Nederland kent een groot aantal woonboten, watervilla's en drijvende hotels of restaurants. Deze 'drijvende objecten' zijn volgens de Raad van State - via een uitspraak in april 2014 - een bouwwerk, waarvoor een omgevingsvergunning nodig is en waarop de bouwregelgeving van kracht is. De ministerraad heeft op voorstel van minister Blok voor Wonen en Rijksdienst ingestemd met een aanpassing in de Woningwet die juridische onduidelijkheden in de bouwregelgeving wegneemt voor bestaande en nieuwe drijvende objecten.

Met de voorgestelde aanpassing wordt een groot aantal bestaande drijvende bouwwerken gelegaliseerd.
Bestaande woonboten mogen blijven liggen, afgegeven vergunningen gelden voortaan als omgevingsvergunning en hoeven niet verbouwd te worden om aan het Bouwbesluit 2012 te gaan voldoen. Vanzelfsprekend mag geen gevaar ontstaan voor de veiligheid of gezondheid, dan kan worden ingegrepen door de gemeente op grond van de zorgplicht.

Voor nieuw te bouwen woonboten, watervilla's en drijvende horecagelegenheden moet wel een omgevingsvergunning worden aangevraagd en geldt het Bouwbesluit 2012.
Wel kunnen bepaalde passages in het bouwbesluit niet van toepassing worden verklaard, zoals bepaalde hoogtes of de aanwezigheid van een balkon, tuin of berging.
Deze uitzonderingen worden meegenomen in een gewijzigd Bouwbesluit.

Schepen die nog actief gebruikt worden voor de (plezier)vaart worden niet aangemerkt als bouwwerk en hoeven niet te voldoen aan het Bouwbesluit.

De ministerraad heeft ermee ingestemd het wetsvoorstel met de voorgestelde aanpassing voor advies aan de Raad van State te zenden. De tekst van het wetsvoorstel en van het advies van de Raad van State worden openbaar bij indiening bij de Tweede Kamer. Het streven is om het wetsvoorstel op 1 januari 2017 in werking te laten treden.

Bron: Rijksoverheid

Varende woonschepen niet onder bouwregelgeving

Onlangs heeft BiZa duidelijkheid gegeven over de voorgenomen wijziging van de Woningwet. De bedoeling is dat ons soort schepen (varende woonschepen) hier niet onder vallen.

Sinds de uitspraak van de Raad van State in april 2014 waarin een woonboot in Amsterdam als bouwwerk werd aangemerkt, en de berichten over de voorgenomen wetswijziging die daarvan het gevolg zou zijn, is er veel beroering ontstaan over de gevaren van knellende bouwregelgeving voor varende bewoonde schepen.

Op 9 oktober jl. heeft het Ministerie van Binnenlandse Zaken in een persbericht duidelijkheid gegeven over de voorgenomen wijziging van de Woningwet. Mede door de lobby van diverse belangenorganisaties (waaronder de LVBHB, de FVEN en de LWO) worden schepen die nog in de vaart zijn, inclusief de schepen waarop wordt gewoond, niet als bouwwerk aangemerkt. Die schepen hoeven daarom niet aan de bouwregelgeving te voldoen. Schepen die uit de vaart zijn genomen moeten wel aan een deel van de bouwregelgeving voldoen, bestaande gevallen vallen onder een overgangsregeling.

De wetswijziging ligt momenteel ter beoordeling bij de Raad van State en moet nog worden behandeld in de Tweede Kamer. Hierdoor kunnen er nog wijzigingen in de regeling plaatsvinden.

Wanneer de nieuwe wetgeving per 1 januari 2017 ingaat zal er voor schepen die kunnen of konden varen een onderscheid gemaakt in drie categorieën schepen:

Schepen die niet aan de vaart zijn onttrokken zullen dan niet worden aangemerkt als bouwwerk en hoeven niet te voldoen aan het Bouwbesluit. Het ligt in de verwachting dat schepen die een CvO hebben, of kleinere schepen, die naar aard en inrichting niet aan de vaart zijn onttrokken, hiertoe behoren. Daarmee zou het varend erfgoed worden uitgesloten van de nieuwe wettelijke eisen van de bouwregelgeving.

Schepen, die nu al aan de vaart zijn onttrokken zullen onder de overgangsregeling vallen. Wie nu een ligplaats-vergunning heeft van een gemeente, provincie of waterschap zal voldoen aan de nieuwe regelgeving.
Wel zullen er voor deze schepen eisen op het gebied van onder andere veiligheid en gezondheid volgens het Bouwbesluit van toepassing zijn. Er zijn nog verschillende onduidelijkheden aan de overgangsregeling, bijvoorbeeld wanneer de ligplaatsvergunning door een andere instantie is afgegeven dan hierboven genoemd, of wanneer een ligplaats wordt gehuurd zonder ligplaatsvergunning.
Ook is nog onduidelijk hoe de nieuwe vergunning kan worden verkregen. Hierover zal naar verwachting in de komende maanden meer duidelijk worden.

Schepen, die in de toekomst aan de vaart zullen worden onttrokken, een vaste ligplaats hebben en worden bewoond of bijvoorbeeld worden gebruikt als werkplaats of

restaurant zullen in de nieuwe regelgeving worden aangemerkt als bouwwerk. Er zal voor deze schepen niet het integrale Bouwbesluit van toepassing zijn: wel en vooral de eisen op het gebied van (brand)veiligheid en gezondheid; niet bijvoorbeeld de eisen op het gebied van afmetingen van ruimtes.

Een van de problemen is nog wel dat de eisen voor installaties volgens het Bouwbesluit vaak conflicteren met de eisen voor schepen. De inzet hier is om installaties die voor een varend schip voldoen ook te laten voldoen als een schip uit de vaart wordt genomen.

Zodra de voorgenomen wetswijziging door de Tweede Kamer is behandeld zal er definitief duidelijkheid ontstaan, maar vooralsnog lijkt het eerder gesignaleerde gevaar geweken.

Namens de werkgroep Havens & Ligplaatsen
Roel Bosch

Bron: LVBHB



Inzet FVEN over schepen en bouwwerken

Het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties heeft op 9 oktober 2015 een persbericht over 'regelgeving woonboten' verstuurd, omdat de ministerraad een wetsvoorstel hierover naar de Raad van State heeft gestuurd. De tekst van het wetsvoorstel is nog niet openbaar. Wat betekent dit nu voor bewoonde varende schepen?

Bewoonde varende schepen
Het Varend Erfgoed in Nederland telt een flink aantal schepen die bewoond worden. Dat geldt vooral voor (voormalige) vrachtschepen, maar ook voor een aantal kotters en sleepboten. Bewoning is een effectieve vorm van hergebruik die bijdraagt aan het onderhoud en behoud van deze historische schepen.

'Drijvende objecten' worden 'bouwwerk'
Door een uitspraak van de Raad van State in april 2014 moesten 'drijvende objecten' voortaan worden aangemerkt als 'bouwwerk'. Voor bouwwerken is een omgevings-vergunning nodig. Bovendien moeten bouwwerken voldoen aan de bouwregelgeving, waaronder aan het Bouwbesluit 2012. Deze uitspraak leidde tot grote zorgen bij eigenaren van varende (woon)schepen, bij de FVEN en bij gemeenten. Zouden varende woonschepen en bewoonde charterschepen en binnenvaartschepen nu ook aangemerkt gaan worden als 'bouwwerk' en moeten voldoen aan het Bouwbesluit 2012?? Dat zou tot grote knelpunten kunnen leiden.

Ambtelijke werkgroepen
Het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, waaronder de verantwoordelijk minister Wonen en Rijksdienst ressorteert, heeft twee ambtelijke werkgroepen ingesteld. Die werkgroepen moesten de minister adviseren over de definitie van 'bouwwerk' en de aanpassing van het Bouwbesluit voor 'drijvende objecten'. De FVEN en de LVBHB mochten aan deze werkgroepen deelnemen. Zij kregen daarbij, als gevolg van de Erfgoedwet, steun van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, onderdeel van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap.

Inzet van FVEN
De inzet van de FVEN is steeds geweest om varende schepen, dat wil zeggen schepen die niet aan de vaart zijn onttrokken, buiten deze regelgeving te houden. Gezien de volgende zin in het persbericht: "Schepen die nog actief gebruikt worden voor de (plezier)vaart worden niet aangemerkt als bouwwerk en hoeven niet te voldoen aan het bouwbesluit", lijkt onze inzet mogelijk te gaan slagen. Uiteraard blijft de FVEN zich hiervoor inzetten.

Bron: Scheepspost

Actie verlopen NRVM RVEN passen

De laatste maand van het RVEN initiatief voor gratis verlenging van verlopen passen is ingegaan. Dè actie van de Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN) en de aangesloten Behoudsorganisaties om het Register Varend Erfgoed Nederland (RVEN) weer zo actueel mogelijk te krijgen.

Gebleken is dat van veel passen de geldigheidsduur van 5 jaar verstreken is. Tot 30 december 2015 kan een verlopen pas gratis worden verlengd. Normaal zijn de kosten daarvoor € 20,-. Omdat het niet lukt alle eigenaren per e-mail te bereiken dit bericht in de Scheepspost.

Voor het verlengen van de pas moet het verlengingsformulier worden ingevuld, dat is te downloaden via de website http://www.fven.nl/rven-procedure. Het is een Word formulier dat na digitaal invullen ook als Word formulier gemaild moet worden naar de schouwcommissie van uw Behoudsorganisatie.

Geprinte en per post opgestuurde formulieren kunnen helaas niet worden verwerkt. De schouwcommissies hebben niet de capaciteit om al die gegevens weer te gaan intypen om ze daarna digitaal te kunnen verwerken. Voor de verlenging zijn ook vier digitale foto's nodig van het schip. Schuin van voor, schuin van achter, van opzij en van het onderwaterschip. Deze foto's moeten samen met het (Word) verlengingsformulier in de bijlage van een e-mail worden verstuurd aan uw schouwcommissie.

De laatste tijd is er het e.e.a. veranderd:
De naam van de Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen (FONV) is gewijzigd in Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN). De naam van het Nationaal Register Varende Monumenten (NRVM) is gewijzigd in Register

Varend Erfgoed Nederland (RVEN).

Alle schepen in het RVEN zijn Varend Erfgoed en krijgen na verlenging of (her-)aan-melding een 'Varend Erfgoed pas'. Varend Erfgoed dat ook voldoet aan de criteria voor varend monument komt in aanmerking voor de toevoeging 'Varend Monument' en krijgt een daaraan aangepaste pas.

Het register is nu ook online in te zien: http://rven.info/
Persoonlijke gegevens van de eigenaar zijn niet te zien, wel informatie over het schip en indien beschikbaar foto's en een beschrijving van de historie.

De foto's die u mee stuurt - vrij van rechten - met het formulier worden t.z.t. aan de info over uw schip toegevoegd en zijn dan ook online te zien. Als u ook een korte beschrijving van de historie van uw schip aan de foto's toevoegt (als Word bestand) stellen wij dat zeer op prijs. Die gegevens worden dan ook toegevoegd aan het online register.

Is uw vaartuig nog niet ingeschreven en wilt u b.v. wel deelnemen aan Delfsail? Zorg dan dat uw aanmeldingsformulier - ook te vinden op http://www.fven.nl/rven-procedure/ - uiterlijk 15 december a.s. via de schouwcommissie van uw organisatie bij het RVEN binnen is, dan kunt U voordat de inschrijving van Delfsail op 1 januari a.s. start nog worden ingeschreven als Varend Erfgoed.

Bron: Scheepspost (Red: artikel ter kennis name)

Tijdelijke gratis inhaalslag Register Varend Erfgoed Nederland

Het bestuur van de FVEN heeft een voorstel aangenomen ten behoeve van het actualiseren van de gegevens in het Register Varend Erfgoed Nederland.

In het verleden hebben vele eigenaren van historische schepen de stap genomen hun vaartuig voor te dragen voor registratie in het Register, de basis gegevens staan sinds kort gepubliceerd op de website www.rven.info

In het jaar 2015 is er veel gebeurd m.b.t. de erkenning van het Varend Erfgoed. Via de inbreng van o.a. de Federatie staat de historische vloot nu op de kaart bij beleidsmakers. Zo werd de Tweede Kamer goed gevoed met zaken betreffende het Varend Erfgoed bij de behandeling van een 3 tal wetten waaronder de Erfgoedwet en de nieuwe Woningwet.

Op 19 augustus 2015 werd tijdens de SAIL IN de aftrap gegeven voor de genoemde website in het bijzijn van de minister van OCW mevr. Bussemaker, die het Varend Erfgoed prees voor de inbreng en het initiatief om zelf te komen met een website, die het belang van Behoud inzichtelijk maakt in getallen en gegevens.

De afgelopen jaren is er zowel bij eigenaren, behoudsorganisaties als de federatieven niet altijd goed omgegaan met de actualisatie van dit register.

De inschrijving van schepen in het register kent een vijfjarige cyclus, d.w.z. het bewijs van inschrijving heeft een vervaldatum, waarbij het de bedoeling is, dat de eigenaar daarna een aanvraag voor verlenging indient. Deze verlengingen zijn er de laatste jaren vaak bij ingeschoten en daarom is er nu de mogelijkheid om - tussen 10 oktober en 30 december 2015 - deze verlenging éénmalig gratis te verwerken.

Eigenaren kunnen vanaf de FVEN-website een verlengingsformulier downloaden (http://www.fven.nl/rven-procedure/). Dit formulier stuurt de eigenaar samen met de andere gevraagde zaken digitaal naar zijn/haar behouds-organisatieorganisatie.

Ook eigenaren van nog niet geregistreerde Historische Vaartuigen kunnen zich alsnog inschrijven, daarvoor staat op dezelfde pagina (http://www.fven.nl/rven-procedure/) een (her)aanmeldingsformulier. Deze (her)aanmeldingen zijn niet gratis, maar zijn wel van belang om te komen tot een complete belangenbehartiging van de sector.
Alle historische schepen gebouwd vòòr 1965 hebben de mogelijkheid te worden opgenomen.

Bron: Scheepspost (Red: artikel ter kennis name)

Eerste Kamer aanvaardt Erfgoedwet

De Eerste Kamer heeft op dinsdag 8 december 2015 de nieuwe Erfgoedwet aanvaard.

De Erfgoedwet integreert verschillende bestaande wetten voor het behoud en beheer van het Nederlandse erfgoed, maar bevat ook een aantal nieuwe onderdelen. Zo komt er een regeling voor het afstoten van objecten in overheidsbezit, één uniforme norm voor de zorg voor de rijkscollectie en wordt het vergunningstelsel voor het verrichten van archeologische opgravingen vervangen door een stelsel van wettelijk geregelde certificering.

Volgens minister Bussemaker geeft de wet *"aan hoe we ons erfgoed beter kunnen beschermen en behouden, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht wordt uitgeoefend."* De minister zegde de Eerste Kamer toe om de Erfgoedwet over vijf jaar te evalueren.

De wet treedt naar verwachting op 1 juli 2016 in werking.

Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

Minister complimenteert sector mobiel erfgoed

Minister Jet Bussemaker van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap heeft tijdens het Wetgevingsoverleg van 30 november 2015 de Vaste Commissie voor Onderwijs, Cultuur en Wetenschap geïnformeerd over de uitvoering van de 2 moties op de Erfgoedwet over het mobiel erfgoed.

Zij is enthousiast over de manier waarop de sector de knelpunten onder de aandacht brengt en zichzelf laat zien aan het publiek. Daarom is zij bereid om het mobiel erfgoed te blijven steunen.

In haar uitleg over de aanpak van de moties, zei de minister onder andere: *"Ik moet zeggen dat ik zeer verrast ben door hoe de sector daarmee omgaat. Ik heb bij Sail Amsterdam een bijeenkomst gehad met het varend erfgoed. Het was indrukwekkend wat zich daar allemaal als varend erfgoed op het water bewoog."*

"Er wordt nu door de sector een toonbeeldenlijst samengesteld. Er wordt samengewerkt met de Universiteit van Maastricht. Er wordt een historische schets gemaakt van de mobiliteitsgeschiedenis van ons land. Dit biedt de achtergrond waartegen de sector de bijpassende toonbeelden zal kunnen selecteren."

"Het Nationaal Register Mobiel Erfgoed is een register van de sector zelf. Ik vind het een heel goede zaak dat de sector zelf het initiatief neemt. Er is zeker nog ruimte voor verbetering ten aanzien van aspecten zoals compleetheid, actualiteit, techniek en publieksbereik. De stichting Mobiele Collectie Nederland, de MCN, zal een kwartiermaker aanstellen om dit verder vorm te geven."

"Bij de knelpunten gaat het vooral om wet- en regelgeving. Wij of andere departementen maken regelgeving die is afgestemd op nieuwe voertuigen, vliegtuigen, fietsen of wat dan ook. Daaraan kan het erfgoed niet altijd voldoen.
De sector heeft de knelpunten geprioriteerd naar urgentie en actualiteit. Samen met de sector bekijk ik welke van de door de sector aangedragen knelpunten kunnen worden opgelost. Dat is eigenlijk een continu proces, waarbij ook de stichting Mobiele Collectie Nederland is betrokken.
Er zijn al belangrijke projecten gestart, bijvoorbeeld bij de herziening van de Woningwet en de Wabo, waarbij rekening wordt gehouden met de bijzondere positie van het varend erfgoed. De RCE bekijkt waar hij kan ondersteunen."

De minister heeft haar steun aan het mobiel erfgoed nader toegelicht in een Kamerbrief, zie http://www.scheepspost.info/2015/47/kamerbrief-over-moties-en-toezeggingen-op-wetsvoorstel-bundeling-en-aanpassing-van-regels-op-het-terrein-van-cultureel-erfgoed.pdf. Twee mooie toezeggingen daarin zijn dat zij het knelpuntenoverleg structureel wil maken en dat zij wil kijken of ruimtelijke ensembles met varend en ander mobiel erfgoed in Omgevingsplannen in het kader van de Omgevingswet kan borgen. Op onze beurt is een compliment voor zo'n minister zeker verdiend!

Bron: Scheepspost

Minister OCW over het mobiel erfgoed

In haar brief van 12 november 2015 schrijf Minister Jet Bussemaker het volgende over het mobiel erfgoed:

De ontwikkelingen betreffende mobiel erfgoed
Met betrekking tot de moties op de stuknummers 33 van de leden Van Dijk en Monasch en 47 van de leden Monasch, Dik-Faber, Keijzer en Van Dijk op het terrein van het mobiele erfgoed informeer ik uw Kamer graag over de voortgang. Achtereenvolgens zal ik ingaan op de geconstateerde knelpunten, de voortgang van de verbetering van het Nationaal Register Mobiel Erfgoed (NRME) en het project 'toonbeelden.'

Knelpunten
Beide moties roepen mij op om het belang van mobiel erfgoed in te brengen bij de ontwikkeling of de wijziging van wet- en regelgeving door andere departementen.
Dat vereist in de eerste plaats een actueel overzicht van bestaande knelpunten. Vanuit de sector was hiertoe al een aanzet gegeven in de vorm van een groslijst met daarop een grote diversiteit aan knelpunten. Sommige worden veroorzaakt door wet- en regelgeving, andere liggen juist in de toepassingssfeer of zijn ingegeven vanuit de onduidelijkheid over de mogelijke effecten van wet- en regelgeving. Op mijn verzoek is deze groslijst door de sector zelf aangevuld en geprioriteerd op basis van actualiteit, urgentie en 'bedreiging' voor het mobiele erfgoed, zodat meer richting gegeven kan worden aan de oplossingen. De lijst zelf wordt doorlopend geactualiseerd.
Het overleg met de Stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN) geef ik om die reden een structureel karakter.
Zoals toegezegd onderneem ik - ook nu al - actie om met mijn collega's van andere departementen te overleggen, waarbij het overigens onvermijdelijk is dat ook keuzes gemaakt moeten worden die niet altijd optimaal zijn voor het mobiele erfgoed, maar wel noodzakelijk zijn voor bijvoorbeeld milieu, gezondheid of veiligheid. Ik zal de komende tijd, samen met de sector gaan bepalen welke concrete acties kansrijk zijn.

Op twee prioritaire knelpunten kan ik voortgang melden.

Op de eerste plaats gaat het om een wijziging van de Woningwet en Wet algemene bepalingen omgevingswet (Wabo) die in voorbereiding is. Deze wetswijziging volgt op een uitspraak van de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State als gevolg waarvan - kort samengevat - woonschepen als woningen beschouwd moeten worden.
Dit kan uiteraard ook onbedoelde negatieve gevolgen hebben voor eigenaren van historische (woon)schepen.
Er is vanuit mijn ministerie afstemming geweest met het ministerie van BZK over de voorgenomen wetswijziging.
de afstemming, maar ook de betrokkenheid van de sector zelf via de consultatie, heeft geleid tot wijzigingen in het ter consultatie aangeboden wetsvoorstel zodat (historische) schepen die niet aan de vaart zijn onttrokken niet worden aangemerkt als bouwwerk in de zin van de Woningwet zoals door de sector ook werd aanbevolen. Voor bestaande (historische) woonschepen en voor schepen die voor het eerst in gebruik zullen worden genomen als bouwwerk zal gaan gelden dat deze niet hoeven te voldoen aan de bouwtechnische vereisten van het Bouwbesluit.
Uiteraard moet wel worden voldaan aan de zorgplicht ten aanzien van veiligheid en gezondheid.

Een tweede door de sector aangedragen punt is de wens om ruimtelijke ensembles - bijvoorbeeld historische havens in samenhang met de schepen - in de toekomstige Omgevingsplannen te kunnen borgen. Dit punt is besproken met het ministerie van I&M in het kader van het traject van de nieuwe Omgevingswet. De mogelijkheden tot het realiseren van ruimtelijke ensembles in Omgevingsplannen

zullen ten opzichte van de situatie onder de huidige wetgeving verbeteren.

De opgave is niet zozeer het aanpassen van de regels, maar het benutten van deze mogelijkheden door ze onder de aandacht van gemeenten te brengen. Ik heb de RCE gevraagd om dit, in het kader van het uitvoerings-programma van de Visie Erfgoed en Ruimte en de Handreiking Erfgoed en Ruimte, samen met de MCN op te pakken.

Register en toonbeelden
Ik hecht eraan te benadrukken dat het bij het register en de toonbeelden om twee verschillende zaken gaat die - uiteraard - wel in elkaars verlengde liggen. Het Nationaal Register Mobiel Erfgoed (NRME) bestaat al, maar is nog niet volledig gevuld en kan nog uitgroeien tot een volwaardig, integraal en actueel register.
Ook als communicatiemiddel kan het register zeker aan kracht winnen. Ik heb de RCE gevraagd om het initiatief van de MCN ter verbetering van het NRME te ondersteunen met kennis en expertise. De verantwoordelijkheid voor de ontwikkeling en het beheer van het register blijft vanzelfsprekend liggen bij de MCN, als vertegenwoordiger van de sector. De MCN heeft aangegeven dat de stichting voornemens is om een kwartiermaker aan te stellen om inzichtelijk te maken welke inspanningen nodig zijn om het register naar een hoger plan te tillen.

Het project toonbeelden gaat uit van een historische schets van de mobiliteitsgeschiedenis van ons land, die de context zal vormen voor een lijst met objecten die een representatieve doorsnede vormen van het mobiele erfgoed dat particulieren en organisaties in Nederland beogen te behouden. Het handboek culturele waardering mobiel erfgoed 'Erfgoed dat beweegt', dat in juni van dit jaar op het Nationaal Congres Mobiel Erfgoed werd gepresenteerd, gaat ook uit van deze benadering. Het spreekt mij zeer aan en bovendien zet het eigenaren van mobiel erfgoed aan om zelf na te denken over de betekenis en waarde van hun erfgoed. De toonbeelden lenen zich daarnaast ook uitstekend voor communicatiedoeleinden en langs deze lijn kan de interesse en het maatschappelijk draagvlak voor het mobiele erfgoed worden vergroot. MCN heeft een projectplan opgesteld dat voorziet in afronding voor de zomer van 2016. Ik draag financieel bij aan dit initiatief. De RCE ondersteunt daarnaast dit initiatief met kennis en expertise.

Op basis van de hierboven genoemde maatregelen, ga ik er van uit de moties op het terrein van het mobiele erfgoed naar tevredenheid uit te voeren.

Bron: Scheepspost

Groot middeleeuws zeil gevonden

In Kampen heeft de archeologische dienst van Zwolle een groot, mogelijk nog compleet wollen zeil uit de vroege veertiende eeuw gevonden. Het is een van de grootste oude zeilen ooit opgegraven. Van de veel oudere Egyptische en Romeinse zeilen zijn alleen fragmenten over van hooguit enkele tientallen centimeter lang. Uit dezelfde tijd als het Kampense zeil is een Scandinavisch zeil, dat tussen 1280 en 1420 wordt gedateerd. Dat is slechts een paar vierkante centimeter groot. Het zeil uit Kampen is zeker een paar vierkante meter groot.

De vondst is vorig jaar gedaan op het terrein van het Geertruidengasthuis in Kampen. Op het binnenterrein bleken de resten van vijf houten huizen uit de vroege veertiende eeuw goed bewaard gebleven. Op het erf aan de achterzijde van een van de huizen vonden de archeologen veel scheepsmateriaal, waaronder een houten onderdeel van een lier, scheepshout en sintels, de ijzeren krammen die het breeuwsel tussen de scheeepsnaden op zijn plaats hielden. Waarschijnlijk was het erf, dat bij de samenstroming van de Burgel en de IJssel lag, in gebruik voor de bouw en reparatie van schepen.

In een mestkuil op het erf vonden de archeologen ook nog een teerachtig pakket van een meter lang, vijftig centimeter breed en vijftien centimeter dik. In eerste instantie dachten de archeologen dat het een stuk opgevouwen linoleum was. Tot een gepensioneerde conservator van het vroegere NISA (Nederlands Instituut voor Scheeps- en onderwater Archeologie) toevallig langskwam.

Hij peurde wat met zijn zakmes in het pakket, bekeek een stuk dat los bleek te zitten en kwam tot de conclusie dat het een geteerd wollen zeil was. Een Noorse specialist hield er desgevraagd nog rekening mee dat het om een afdekzeil ging, maar nu het losse stuk is schoongemaakt en er aan het textiel ook lusjes blijken te zitten, gaan de Zwolse archeologen ervan uit dat het echt een zeil is, dat bestaat uit aan elkaar genaaide repen van 55 centimeter breed.

Het is onduidelijk of het zeil compleet is, omdat het grootste deel van het pakket nog niet is onderzocht.
Dat heeft te maken met gebrek aan geld. Intussen zijn er wel genoeg onderzoeksvragen: Waarom werden wollen zeilen gebruikt? Hoe is het zeil precies gemaakt?
Van welk type schip was het zeil? Wat is de chemische samenstelling van het teer?

Bron: Scheepspost

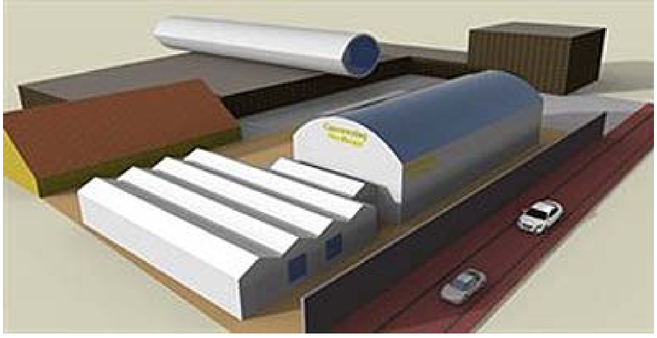
IJsselkogge in januari 2016 naar Lelystad

In januari komt de 'IJsselkogge' samen met de overige scheepswrakken, een aak en een punter, naar een tijdelijk conserveringsstation in Lelystad waar het gedurende vier jaar geconserveerd zal worden door Stichting Batavialand.

De conservering vindt plaats in een kasconstructie met een gevel van sandwich panelen. Bijzonder is dat het publiek mee kan kijken gedurende het proces van de conservering.

Het station bestaat uit een droge ruimte en een natte ruimte. De droge ruimte is voor de dagelijkse werkzaamheden, de natte ruimte voor de conservering.

Deze ruimte is voorzien van een computergestuurd hoogwaardig klimaat- en beregeningssysteem.



Op de voorgrond een impressie van de nieuwe loodsen speciaal gebouwd voor de conservering van de kogge

Het scheepshout zal gedurende een half jaar via een sprinklerinstallatie nat worden gehouden. Na die periode zal de fase van gecontroleerd drogen ingaan; het hout zal van binnen naar buiten gedroogd moeten worden om zo scheurvorming en craquelé te voorkomen. Dit proces zal zeker enige jaren in beslag nemen. Uit onderzoek is gebleken dat veel scheepsonderdelen goed bewaard zijn gebleven, zoals een deel van het achterdek, jufferblokken en de binnenbetimmering in het achterschip. Hoewel dit nog niets zegt over de conservering, zijn de verwachtingen toch hoog gespannen.

Bron: Scheepspost

Maritiem depot in Lelystad sluit in 2016 voor publiek

Vanaf 1 januari 2016 is het Maritiem depot van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed in Lelystad voor publiek gesloten. Ook zal vanaf die datum een bruikleenstop gelden voor de maritieme rijkscollectie. Reden voor dit besluit zijn de voorbereidende werkzaamheden voor het erfgoedpark onder de naam Batavialand. De Rijksdienst werkt hieraan samen met de provincie Flevoland, gemeente Lelystad, museum Nieuw Land en Bataviawerf. Het Maritiem depot gaat de maritieme archeologische rijkscollectie onderbrengen in Batavialand en de werkzaamheden die daarbij horen.
Wij vragen uw begrip voor deze situatie.

Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

NB. De collectie is ook in de kerstvakantie al niet meer te bezichtigen.



De binnenzijde van het maritiem depot in Lelystad met een deel van de maritieme collectie

Maritiem Museum bepaalt koers voor varend erfgoed

Met de fusie van het Maritiem Museum en
Het Havenmuseum in 2014 stond het Maritiem Museum voor de uitdaging om een nieuwe koers uit te zetten voor de collectie operationeel varend erfgoed waarvan het onderhoud een uiterst kostbare zaak is en keuzes noodzakelijk zijn. In samenwerking met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed zijn criteria ontwikkeld op basis waarvan de culturele en historische waarde van de historische schepen, kranen en machines is vastgesteld.
Op basis daarvan is een selectie gemaakt. Onlangs is bekend geworden dat het museum enerzijds een aantal absolute topstukken de status van museumobject geeft, anderzijds dat het voor enkele objecten een nieuwe bestemming gaat zoeken.

Uiterst kostbaar onderhoud

De restauratie en het operationeel houden van de soms kolossale historische schepen en kranen is een uiterst kostbare zaak. De schepen liggen in het hart van de stad, worden jaarlijks door vele duizenden voeten van museumbezoekers betreden en moeten weer en wind kunnen doorstaan. Robert Anraad, hoofd Collecties:
"Stel je eens voor wat er komt kijken bij de restauratie van de enige nog werkende graanelevator ter wereld uit 1927, met een hoogte van bijna 30 meter. Het behoud van deze icoon van de Rotterdamse haven gaat in de komende decennia miljoenen kosten. Het maken van scherpe keuzes en het herbestemmen van enkele objecten is daarom onvermijdelijk."

Nieuwe bestemming voor een aantal objecten

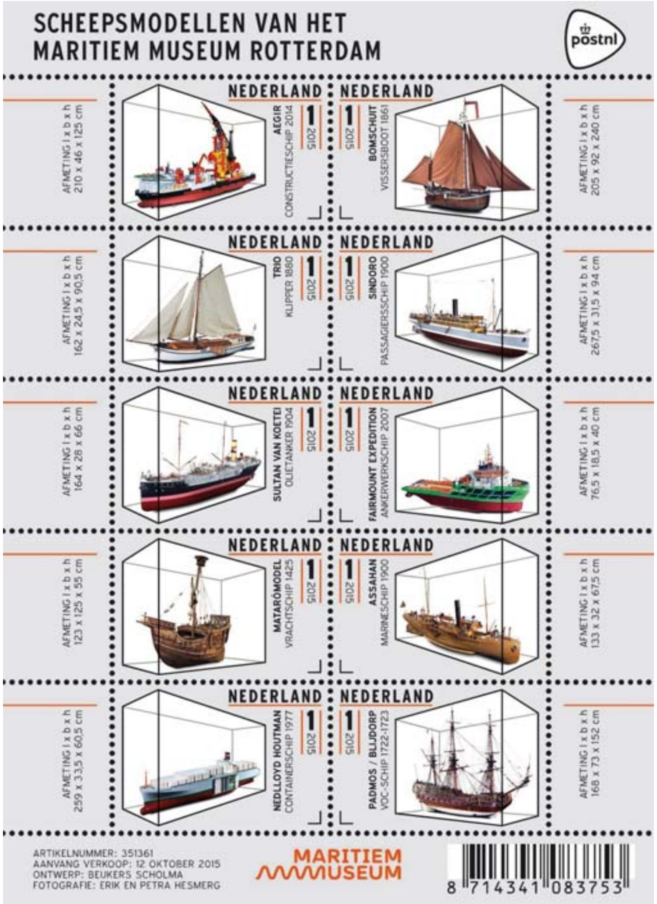
Dektjalk De Hoop is bv een van de objecten waarvan uit de waardestelling bleek dat dit type schip niet zeldzaam is in Nederland. Er zijn honderden tjalken, waaronder tientallen dektjalken, allemaal in particulier bezit en in uitstekende staat. De toekomstige restauratiekosten van dat schip zullen hoog zijn. Daarom wordt de platbodem, conform de richtlijnen in de Leidraad voor het Afstoten van Museale Objecten van de Museumvereniging, voorbereid op de overdracht aan een nieuwe eigenaar. Andere voorbeelden van objecten die een andere eigenaar zullen krijgen zijn de bok Jantina of de rietaak Vier Gebroeders. Voorop staat dat het museum alles in het werk stelt om deze objecten onder te brengen bij een ander museum of bij een erfgoedbeheerder die het schip zal behouden voor toekomstige generaties. Mocht dat niet lukken dan wordt een particuliere eigenaar gezocht.

Bron: Scheepspost

Scheepsmodellen Maritiem Museum op Nederlandse postzegels

PostNL geeft op 12 oktober 2015 een postzegelvelletje uit dat aandacht besteedt aan markante scheepsmodellen van het Maritiem Museum.

Het oudste afgebeelde model is uit 1425 (een vrachtschip), het nieuwste uit 2014 (een constructieschip). Vijf van deze modellen maken ook deel uit van de nieuwe permanente



tentoonstelling van 25 topstukken uit de collectie van het Maritiem Museum.

Het velletje werd ontworpen door Beukers Scholma uit Haarlem, dat hiervoor twee uitgangspunten hanteerde. Haico Beukers: "Je wilt het museale karakter tonen én je wilt duidelijk maken dat het modellen zijn, geen echte schepen. Vandaar de lijnen om een vitrinekast aan te duiden, vandaar het schuine perspectief."

Op de postzegels staat Nederland 1, bedoeld voor post tot 20 gram met een bestemming binnen Nederland.

Bron: Post nl

Proef voor behoud archeologisch erfgoed Texelse zeebodem

Op de zeebodem rondom Texel liggen unieke archeologische schatten. Veel VOC-schepen zijn hier vergaan. Om het beheer van deze wrakken in de toekomst te garanderen, start een proef om te zien of sportduikers kunnen bijdragen aan het behoud van dit onderwatererfgoed.

Archeologisch onderzoek is voorbehouden aan vergunninghoudende bedrijven. Met deze proef wordt gekeken of sportduikers kunnen bijdragen aan het behoud van dit waardevolle erfgoed. De gemeente Texel, het Rijk, Kaap Skil museum van jutters & zeelui, de Duikclub Texel en de provincie Noord-Holland hebben vandaag een protocol getekend. Hiermee wil het Rijk onder voorwaarden toestaan dat sportduikers van Duikclub Texel onder zijn auspiciën vondsten bergen en aan land brengen.

De scheepswrakken worden voortdurend bedreigd. Bijvoorbeeld door erosie, maar ook door menselijke activiteiten. Dat betekent dat de beste bescherming, bewaren in de bodem, niet altijd mogelijk is. In dat geval zullen eventuele vondsten onder toezicht en in gezamenlijk overleg geborgen worden en overgedragen aan de provincie Noord-Holland.
Gedeputeerde Ralph de Vries: "De resten van de schepen zijn voor maritiem archeologen toegangspoorten tot een tastbaar verleden: deze wrakken zijn tijdcapsules die verhalen bevatten uit een periode waarin Nederland floreerde als maritieme natie."
Noord-Holland stelt voor de proef maximaal €270.000,- beschikbaar voor onderzoek, conservering en restauratie. Uiteindelijk worden de vondsten tentoongesteld in Museum Kaap Skil op Texel.
De proef loopt tot 31 december 2016.

Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

Rapport Monumenten inspiratiebron voor de natuur

In het natuurbeleid en de financiering daarvan liggen op dit moment vergelijkbare opgaven als indertijd - in de jaren tachtig van de vorige eeuw - in de monumentenwereld. Die opgaven worden hieronder nader toegelicht.

De Staatssecretaris van Economische Zaken, mevrouw Sharon Dijksma, heeft Prof. mr. Pieter van Vollenhoven gevraagd om, vanuit zijn achtergrond en ervaringen met de monumentenwereld en de natuurwereld, te onderzoeken of het natuurbeleid zou kunnen leren van het monumentenbeleid.

Het volledige rapport (77 bladzijden) is te downloaden via https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2015/10/15/monumenten-inspiratiebron-voor-natuur.

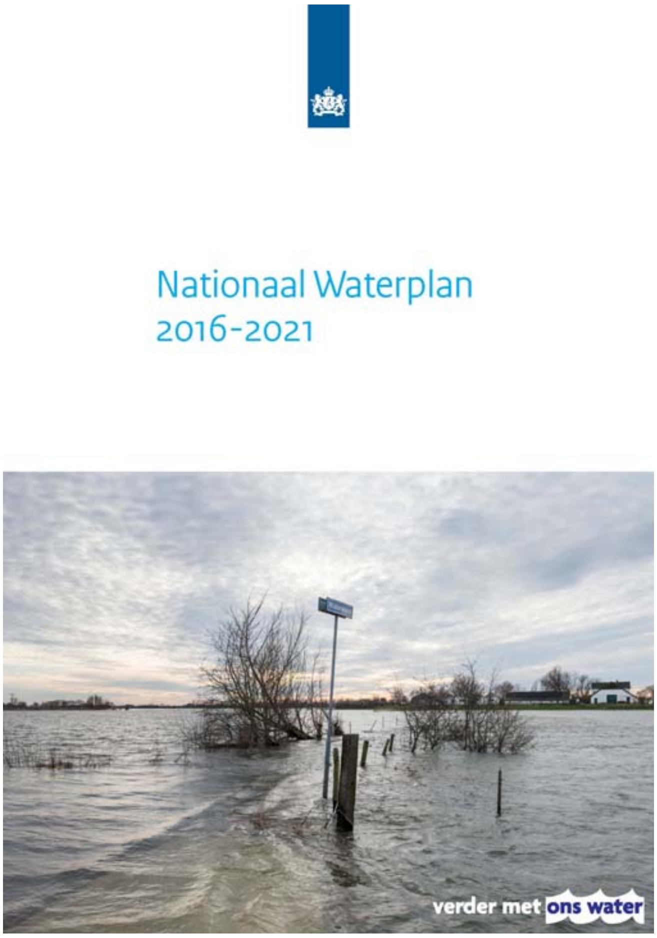
Bron: Rijksoverheid

Vaststelling Nationaal Waterplan 2016 2021

De minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken hebben op 10 december 2015 het Nationaal Waterplan 2016 - 2021 vastgesteld. Het is niet mogelijk in beroep te gaan tegen de vaststelling van het Nationaal Waterplan 2016-2021.

Vijf ambities in het Nationaal Waterplan 2016 - 2021
Het Nationaal Waterplan bevat de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid voor de komende jaren en de daarbij behorende aspecten van het nationale ruimtelijke beleid.

In het Nationaal Waterplan 2016-2021 staan de volgende vijf ambities centraal:
- Nederland blijft de veiligste delta in de wereld
- Nederlandse wateren zijn schoon en gezond en er is genoeg zoetwater
- Nederland is klimaatbestendig en waterrobuust ingericht
- Nederland is en blijft een gidsland voor watermanagement
- Nederlanders leven waterbewust.



Voor Nationaal Waterplan 2016 - 2021 is een milieueffectrapport opgesteld. Daarin is ook een passende beoordeling vanuit Natura 2000 opgenomen.

<u>Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp Nationaal Waterplan 2016 - 2021</u>
Het Nationaal Waterplan 2016 - 2021 is ten opzichte van het ontwerp nationaal Waterplan 2016 - 2021 op een aantal punten gewijzigd, er waren verschillende aanleidingen voor deze wijzigingen:
- Een aantal van de zienswijzen op het Nationaal Waterplan 2016 - 2021 hebben geleid tot inhoudelijke aanpassingen van het vastgestelde Nationaal Waterplan 2016 - 2021.
- Sommige aanpassingen zijn ook het gevolg van actuele ontwikkelingen in het afgelopen jaar.
- Ook hebben vragen van de Tweede Kamer en de kamerbehandeling op 24 juni 2015 tot wijzigingen geleid, met name voor het onderwerp waterkwaliteit.
In totaal zijn er 55 zienswijzen binnengekomen. In de nota van antwoord kunt u de reactie van het Rijk lezen op alle ingediende zienswijzen.

Bij het Nationaal Waterplan horen diverse documenten:

Algemeen
- Kennisgeving
- Nationaal Waterplan
- Nota van Antwoord
- Passende beoordeling
- Plan milieueffectrapport

Bijlagen
- Tussentijdse wijziging Nationaal Waterplan
- Beleidsnota Noordzee 2016 2021
- Stroomgebiedbeheerplan Eems
- Stroomgebiedbeheerplan Maas
- Stroomgebiedbeheerplan Rijn
- Stroomgebiedbeheerplan Schelde
- Maatregelprogramma Eems
- Maatregelprogramma Maas
- Maatregelprogramma Rijn
- Maatregelprogramma Schelde
- Overstromingsrisicobeheerplan Eems
- Overstromingsrisicobeheerplan Maas
- Overstromingsrisicobeheerplan Rijn
- Overstromingsrisicobeheerplan Schelde
- Mariene strategie

Alles is te downloaden via
http://www.platformparticipatie.nl/projecten/alle-projecten/projectenlijst/nationaal-waterplan/nwp-2016-2021/vaststelling/documenten/Index.aspx.

Bron: Rijksoverheid



Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren 2016-2021

Als beheerder van de rijkswateren en rijksvaarwegen is Rijkswaterstaat dagelijks bezig met onder meer het beheer en onderhoud van waterkeringen, sluizen, stuwen en bruggen. Hoe Rijkswaterstaat dat doet, staat in het Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren (Bprw).

<u>Nieuw beheerplan</u>
Vanaf 17 december 2015 is er een nieuw Bprw van kracht: het Bprw 2016-2021. In het plan is te lezen wat we de komende 6 jaar doen om:
- Nederland te beschermen tegen het water
-overtollig water af te voeren en watertekort te beperken
- de waterkwaliteit te verbeteren
- vlot en veilig verkeer over water mogelijk te maken
- bij te dragen aan een duurzame leefomgeving

"Het beheerplan geeft aan wat gebruikers van ons mogen verwachten.' Jan Hendrik Dronkers , directeur-generaal Rijkswaterstaat

<u>Documenten</u>
- Printversie BPRW 2016-2021, hoofdtekst inclusief bijlagen

- Nota van antwoord BPRW2016-2021, in de nota van antwoord reageert Rijkswaterstaat op de inspraak op het BPRW
- Milieueffectrapportage BPRW2016-2021, PlanMER met advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage
- KRW-factsheets, de KRW-factsheets behorend bij het BPRW2016-2021
- Het Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren 2016-2021 in het kort, brochure over het BPRW

Te downloaden via https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/beheer-en-ontwikkeling-rijkswateren/beheer-ontwikkelplan-rijkswateren.aspx

Vlot en veilig verkeer over water

'Vlot en veilig verkeer over water' gaat over aanleg, beheer en onderhoud van de rijksvaarwegen en de kunstwerken daarin. Het gaat ook over het bedienen van sluizen en bruggen en het begeleiden van het scheepvaartverkeer.
Zo zorgt Rijkswaterstaat er voor dat efficiënt, veilig en duurzaam vervoer van goederen en personen mogelijk is, havens bereikbaar blijven, reistijden betrouwbaar zijn en er plaats is voor de recreatievaart. Dat versterkt de concurrentiekracht van ons land, de zeehavens en de maritieme sector in het bijzonder. Beroeps- en recreatievaart zijn volwaardige verkeersdeelnemers.
Zij moeten allebei veilig gebruik kunnen maken van de rijksvaarwegen.

Kernpunten voor de planperiode:
- Zeehaventoegangen, hoofdtransportassen en de belangrijkste knelpunten in de hoofdvaarwegen hebben prioriteit bij het onderhoud.
- Beter benutten van bestaande vaarwegen, sluizen en ligplaatsen, onder andere door corridorgerichte begeleiding van het verkeer.
- Nationale en internationale transportcorridors zijn het uitgangspunt bij het verbeteren van de rijksvaarwegen.
In de planperiode werkt Rijkswaterstaat aan nieuwe zeesluizen bij Terneuzen en IJmuiden, nieuwe kolken bij de Beatrixsluis en Sluis Eefde, de Maasroute en de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl.
- Bij nieuwbouw en renovatie plaatst Rijkswaterstaat voorzieningen zoals bolders zodanig dat ook de recreatievaart veilig kan passeren.
- Verbeteren van de informatievoorziening.
Ontwikkelen van nieuwe informatiesystemen die de vaarweggebruikers ondersteunen.
- Zorgen voor een vlotte afwikkeling van de recreatievaart bij sluizen door de inzet van stewards in het hoogseizoen.

67.858 km2 aan rijkswateren

Bron: Rijksoverheid

Vernieuwde Handboek Incidentbestrijding op het water gepresenteerd

Op 30 september 2015 is in Amsterdam het geactualiseerde Handboek Incidentbestrijding op het water gepresenteerd.
Een goed moment om voor het voetlicht te brengen wat



incidentbestrijding op het water zo bijzonder maakt.
Na een jaar van intensieve samenwerking nam Leo Zaal het document in ontvangst van projectleider Han van Dijk.

Diverse ontwikkelingen aanleiding voor actualisatie

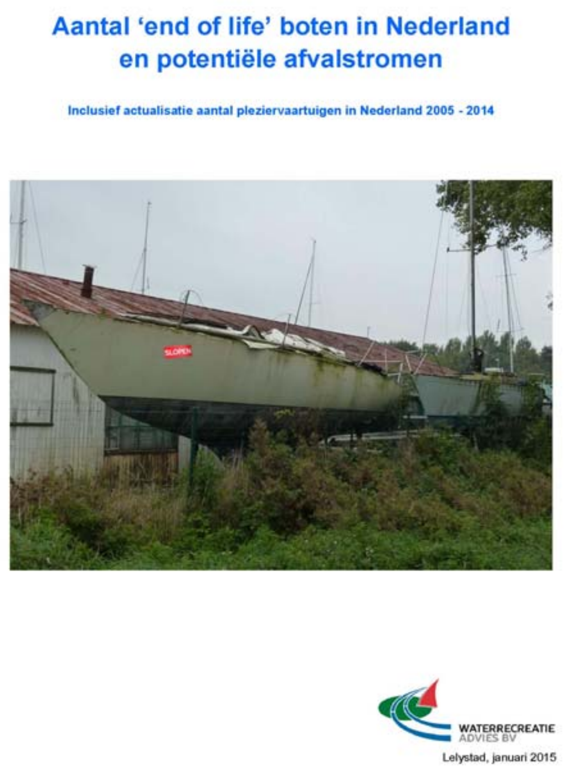
Het handboek beschrijft de unieke samenwerking tussen land- en waterpartners binnen de veiligheidsregio.
De eerste editie stamt uit 2009 en was het resultaat van het project Waterrand. In de loop der jaren is een professionele multidisciplinaire samenwerking ontstaan tussen partners.
Denk hierbij naast brandweer, ambulancedienst en politie ook aan Rijkswaterstaat, Kustwacht, Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij en reddingbrigades.

Diverse ontwikkelingen in het veiligheidslandschap waren voor het IFV, die de formele beheerder van het document is, aanleiding voor een actualisatie.
Het nieuwe Handboek Incidentbestrijding op het water is beschikbaar voor vertegenwoordigers van de deelnemende partners. Gedrukte exemplaren kunnen besteld worden via de webshop van het IFV, te vinden onder IFV, Leidraden en handboeken.

Bij de actualisatie van dit handboek is de tekst van het oorspronkelijke handboek gebruikt als uitgangspunt.
Een groot gedeelte van de doorgevoerde wijzigingen valt onder de categorie 'update'. Dit zijn aanpassingen die noodzakelijk zijn om de inhoud van het kennisdocument 'bij de tijd' te brengen. Voorbeelden hiervan zijn de aanpassingen van actuele data, afkortingen, actuele grafieken, namen van organisaties, titels, gerelateerde wetten/vigerende wetgeving. Er zijn een beperkt aantal aanpassingen doorgevoerd die vallen onder de noemer

'actualisatie'. Het gaat hier om aanpassingen aan een nieuwe werkelijkheid, zoals aanpassingen van protocollen, werkwijzen, operationele afspraken. Deze aanpassingen zijn alleen doorgevoerd op algemeen erkende en breed gedragen nieuwe inzichten.

Bron: IFV



HISWA vereniging over sloopboten: "Illegale dump inperken"

Maandag 16 november 2015 vond in Amsterdam tijdens de METS, de grootste internationale vakbeurs voor de pleziervaart, de conferentie *'The future of yacht reclycing'* plaats. Hylke Steensma was namens het Watersportverbond aanwezig.

Tijdens de internationale conferentie over dit probleem in de RAI kwamen experts uit 25 landen bijeen om te praten over een oplossing voor dit groeiende economische en ecologische probleem. Het ging vooral over oude, voornamelijk polyester, boten die eigenaren dumpen omdat ze niet verkocht, gerepareerd of afgevoerd kunnen worden. HISWA Vereniging, brancheorganisatie van de watersport, pleit voor een gesloten systeem van bouw, afvoer en recycling. *"De vele polyester boten die werden verkocht in de jaren '70 en '80 verliezen langzaam hun economische waarde. Binnen nu en 15 jaar zijn er in totaal 75.000 sloopboten. We moeten illegale dump inperken. Een gesloten systeem van bouw, afvoer en recycling is noodzakelijk"*, aldus Geert Dijks, directeur HISWA Vereniging en spreker op de conferentie. Tijdens de conferentie staan met name de mogelijkheden om oud polyester te hergebruiken centraal. Nu vindt hergebruik op kleine schaal plaats.

Vorig jaar was het Watersportverbond nauw betrokken bij een onderzoek naar het aantal end of life / end of use boten in Nederland. Het rapport is te downloaden op http://www.waterrecreatieadvies.nl/eng/pdf/End%20of%20life%20boten%20in%20Nederland.pdf.

Voor vragen kun je contact opnemen met Hylke Steensma via hylke.steensma@watersportverbond.nl.

Bron: Watersportverbond

Koolmonoxide onderschat en onbegrepen gevaar

Uit onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid naar koolmonoxideongevallen blijkt dat 46% van de ongevallen gebeurt met een cv-installatie; het merendeel modern en goed onderhouden. Dit wijkt af van het beeld dat vooral oude geisers of slecht onderhouden toestellen te veel koolmonoxide zouden produceren. Verder constateert de Onderzoeksraad in het vandaag gepubliceerde rapport dat periodiek onderhoud aan installaties geen afdoende bescherming vormt tegen koolmonoxideongevallen.
De verschillende kwaliteitslabels zoals keurmerken, erkenningen en certificeringen bieden te weinig garantie voor daadwerkelijk professionele aanleg en veilig onderhoud. Ook koolmonoxidemelders vervullen hun waarschuwende functie niet vlekkeloos.

Tot nu toe wordt aangenomen dat jaarlijks ten minste vijf à tien dodelijke slachtoffers vallen door blootstelling aan een verhoogde concentratie koolmonoxide en enkele honderden gewonden. Naar inschatting van de Raad is de omvang van het probleem met koolmonoxide drie tot vijf keer zo groot. De symptomen van koolmonoxidevergiftiging worden echter vaak niet herkend zodat een juiste diagnose uitblijft.

Downloads
Rapporten
- Koolmonoxide - Onderschat en onbegrepen gevaar
- Bijlage B - Reacties op inzagecommentaar
- Schema ongevallen koolmonoxide
Aanbevelingen
- Aanbevelingen rapport Koolmonoxide
te downloaden via http://onderzoeksraad.nl/nl/onderzoek/2040/koolmonoxide-onderschat-en-onbegrepen-gevaar.

Bron: Onderzoeksraad voor Veiligheid

